交通部航港局

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案

期末報告書(修正版)

年　　度：	110 年度
計畫名稱：	110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案
案　號　：	MPB11050223A
執行機構：	中華海員總工會
計畫主持人：	章烈忠 理事長
報告日期：	民國 111 年 6 月

交通部航港局

「110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案」

期末報告修正檢視表

單位	項次	審查意見	意見回覆	報告修正頁碼
吳審查委員文仁	1	第 iv 頁 有關「履行國際海事組織文書次委員會」之英文縮寫對照，查 IMO 官網縮稱之 III 非指「III 次委員會」，且於本報告中亦未使用該縮寫，故建議可刪除該縮寫對照。	感謝委員提供意見，將配合修正。	第 iv 頁
	2	第 iv 頁 有關「海上人命安全國際公約」之英文全名，建議修改為「International Convention for Safety of Life at Sea」。	感謝委員提供意見，將配合修正。	第 iv 頁
	3	第 3 頁 研究流程(五)經評估後……(略以)，並由本計畫提供資料與建議方向予「交通主管機關」以利內國法化。所述交通主管機關係為交通部亦或是航港局，請承商說明。	1. 感謝委員提供意見，此處所稱「交通主管機關」係指交通部。 2. 本段將配合航港局「國際海事組織發布船舶相關決議通告案內國法化處理原則」修正。	第 3 頁
	4	第 10 頁 表 4「建議之法制化形式」中有關公告採用之參考範例，建議補充說明該案公告採用之船舶法依據條號。	感謝委員提供意見，將配合修正。	第 10 頁
	5	第 16 頁 有關工業人員章程(IP Code)之說明，其中提及「人群管理訓練」，請承商確認是否與「航海人員訓練、發證及航行當值標準	感謝委員提供意見，經查本處所稱之「人群管理訓練」即為 STCW 公約中所稱之「群眾管理訓練」，將配合修正以與國內翻	第 16 頁

		國際公約(STCW)」中所述之「群眾管理訓練」相同。	譯一致。 依據船員訓練檢覈及申請核發證書辦法附件一「各職級船員依 STCW 公約 2010 年修正案應受專業訓練項目」，翻譯為「群眾管理訓練」。	
	6	第 18 頁 第 2 點中段：另外從港口國的角「度」。此處應屬文字缺漏，請承商修正。	感謝委員提供意見，將配合修正。	第 18 頁
	7	第 19 頁 「穩度儀器(Stability Instrument)」之中文翻譯，請承商確認我國相關國家文件或交通部委託之驗船機構，是否針對該名詞有統一之翻譯用字	感謝委員提供意見，經查我國公告之國際公約證書(如國際適合載運散裝危險化學品證書)，其使用之翻譯即為「穩度儀器」，故將維持原本翻譯。	
	8	第 33 頁第 6 項 「建議生效日期」所備註之「建議性」，請承商統一將其修正至「性質」欄位中備註，以統一報告寫法。	1. 感謝委員提供意見。 2. 配合航港局制訂之「國際海事組織發布船舶相關決議通告案內國法化處理原則」，所述 MSC.480(102)將配合改以「採發文通知並置於官網方式」提供相關單位採考使用。	第 36 頁
	9	第 43 頁第 3、4 項 請承商於「性質」欄位補充說明該性能標準係屬強制係或是建議性。	1. 感謝委員提供意見。 2. 配合航港局制訂之「國際海事組織發布船舶相關決議通告案內國法化處理原則」，所述 MSC.493(103)、MSC.494(103)將配合改以「採發文通知並置於官網方式」提供	第 37 頁

			相關單位採考使用。	
	10	第 A1-30 第 3 項 非國際公約或協定及其附約所訂標準、建議、辦法或「程式」之修訂。請承商確認用字是否正確。	1. 感謝委員提供意見。經查船舶法第 101 條，其條文文字即使用「程式」一詞，故此部分將依照船舶法維持用字。	
林評審委員沛樵	1	本案第一期、第二期期中報告已提供相關修正意見，承商皆已依據意見修正。	感謝委員提供意見。	
	2	有關 Stability Instrument，目前我國並無統一之中文翻譯，但在實務上各船級協會皆係指船上之算貨軟體，目的為計算船舶穩度以及載貨之應力分析，以上資訊提供承商參考。	感謝委員提供意見。	
	3	本次期末報告內容，無額外意見。	感謝委員提供意見。	
海洋委員會	1	有關將 IMASAR 手冊相關資料提供予海巡署，本會樂見其成。	感謝指導。	
	2	第 45 頁 (1) 本案所稱「國家聯絡點」，依 MSC-MEPC.6/Circ.19 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，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，主責部會依事件性質是否涉及船舶，分為「交通部」跟「海洋委員會」，合先敘明。 (2) 其次，「國家聯絡點」之設計為「單一窗口」之概念，而觀察各沿岸國之實踐，擔任「國家	1. 感謝指導。 2. 本案國家聯絡點相關之我國單位，除海洋委員會外，亦包含航港局航安組。 3. 查本案附件 2(A-69 及 A2-155)，其所列建議提供資訊之單位即包含航安組及海洋委員會。 4. 有關第 45 頁表格僅列出海洋委員會，係因該表格之目的為整理除航港局外，建議應通知之相關單位及對應之決議案/通告	第 34 頁 A2-71 A2-160

		聯絡點」之權責機關甚為多元，包含航政、漁業、海軍、海巡、海上搜救協調等各類型機關；建議應先釐清我國之「國家聯絡點」之權責歸屬，再依研究團隊意見於相關網站公布，以免造成資訊之混淆。 (3) 於期末報告書中，貴局將此項議題列入「建議提醒與我國其他單位有關之內容」，並仍將本會列為「唯一」之相關機關；然如前所述，因「國家聯絡點」權責尚未釐清，研究團隊此表述方式，似已逕為認定國家聯絡點為本會權責。 (4) 針對此節本，本會已於第二期報告提出意見表示，惟仍不見修正，請於期末報告定稿前，將「國家聯絡點」可能涉及之所有機關納入，或將本會自報告中移除，以免衍生誤解。	之對照表，故並未將航安組列入，但並非指海洋委員會唯一之相關機關。 5. 將依海洋委員會之意見，於本文「建議提醒與我國其他單位有關之內容一覽表」中將漁業署納入。 6. 參考本次會議船舶組提供之意見，可在後續四方會議時討論擬定一權責對照表，明列各部門所職掌之業務範圍。(詳如本表第 g 頁船舶組意見第 1 項)	
交通部 航政司	1	本次研究內容涵蓋近兩年 IMO MSC 第 102 次、第 103 次、第 104 次會議，MEPC 第 75 次、第 76 次、第 77 次會議相關事項之蒐集及研析，並提出涉及船舶安全、降低船舶溫室氣體排放、提高與燃油使用有關的船舶的安全性、及海洋塑膠垃圾等議題內國法化評估結果，與整體內國法化採用處理原則，皆相當具體及具有效益，本司深表支持與感謝。針對期末報告評估之 131 案相關通告及準則內容，本司原則無意見，建議航港局後續研議將研究單位	感謝指導。	

		所建議之國際公約內國法化採用處理原則，轉化為作業要點，俾後續年度能持續以制度性方式彙整國際公約資訊及辦理採納作業。		
	2	期中報告時，本司所提「精進公告採用制度」及「精進採用公約資訊之查詢」等兩點建議，航港於短時間內即提出「船舶法」修正條文(屬於既有國際公約已規定事項，由航港局核定後採用之，至屬於新公約或新章程所訂事項，再報請交通部核准採用，發布施行)，及於航港局官網建立「參採國際公約專區」，統整相關採納資訊，值得嘉許。	感謝指導。	
	3	在「精進公告採用制度」部分，請航港局持續推動「船舶法」修正法制作業，以提昇國際公約採用效能。	感謝指導。	
	4	在「精進採用公約資訊之查詢」部分，茲因官網「參採國際公約專區」尚欠缺查詢功能，請航港局研議增加查詢功能，以利國際社會瞭解我國推動海運制度國際化之努力，並有助海運業者知悉我國參採之國際規範。	感謝指導。	

航港局 港務組	1	建議將後續本案之研究報告提供給相關工業港口(如麥寮港、和平港)，以利後續同步配合公約要求精進相關港口設施。	感謝指導。將配合修正。	第 34 頁 A2-103 A2-119 A2-134 A2-140
	2	第 10 頁 最低之法律層級應屬「行政規則」而非「行政指導」建議承商修正。	感謝指導。將配合新增「行政規則」於「行政指導」之上。	第 10 頁
	3	有關燻蒸要求之相關規定，請承商協助提供相關公約要求之說明，以及主管機關為符合公約要求之因應作為。	燻蒸要求背景:由於運輸貨物或農產品,其包材為木材、竹、籐、草製品，有夾帶有害生物之風險，為提昇防疫效能,防範有害生物入侵,有必要做適當之燻蒸處理,包括害蟲燻蒸處理,確保輸出入產品之安全。 依據國際海運危險品章程(IMDG Code)第 5 章 5.5.2.5.2 條:貨物運輸單位應當按照「主管機關之要求」進行燻蒸，以確保經過足夠的時間,使氣體濃度均勻混合。一般情況 24 小時就足夠。 並參考 MSC.1/Circ.1361/Rev.1 通告之建議，船舶在到港 24 小時前應開始執行燻蒸,並通知目的港口主管機關,包含燻蒸日期及燻蒸之艙櫃等資訊。	

航港局 船舶組	1	有關「安全、防污以及回報之國家聯絡點」，經海洋委員會向本組反映，除行政單位及搜救單位外，該案應與漁政單位亦有關聯，建議將漁政單位亦列入通知相關單位中。故請承商評估是否將漁業署納入通知單位。有關國家聯絡點之相關內容，後續各部門皆應公告相關聯繫窗口資訊提供國內外船舶使用，故建議後續在海巡署、環保署、漁業署、航港局之四方會議時，可以討論擬定一權責對照表，明列各部門所職掌之業務範圍，藉此可協助部門之橫向溝通，並有助於對船舶提供準確服務。	感謝指導。將配合修正。	第 34 頁 A2-71 A2-160
	2	有關港務組所提法規層級未列入行政規則一事，建議承商配合納入報告中。	感謝指導。將配合修正。	第 10 頁
	3	船舶法目前正研擬修正國際公約相關規定之採用方式，未來屬現有公約章程內容，將由航港局公告採用；屬新制訂之公約、章程或新增其章節，將由交通部公告採用，此部分目前正研擬相關修法內容。	感謝指導。	
	4	有關航港局 IMO 公告專區，目前正研擬新增查詢功能，後續將會持續精進，提升網頁功能。	感謝指導。	
	5	鑒於 III 稽核，，稽核員強調相關 IMO 文件通知相關利益攸關方之重要性，並建議相關國際公約之採用應通知三校兩中心(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	感謝指導。將配合修正，將三校兩中心納入通知名單，並有關 MARPOL 等漁船適用之相關公約也會通知漁業署。	第 24 頁 至 第 31 頁 附件 2

		中心及中華航業人員訓練中心)，有關 MARPOL 等漁船適用之相關公約也應通知漁業署。故請承商確認本案所提處理案件是否具有符合通報一致性之要求。		
	6	針對現行期末報告附件 2 評估表中裁量事項之撰寫模式，請承商協區分「過往已處理之裁量事項」以及「新增之裁量事項」，已明確本案應初步處理有關新增裁量事項之範疇。	1. 感謝指導。 2. 本案需初步處理之裁量事項範疇，為本案所梳理之決議案/通告中增訂或修正之相關規定。 3. 其餘決議案/通告中未增訂或修正之裁量事項，但經評估有列舉重要性之內容，亦將列出提供參考。 4. 故後續裁量事項將區分為「新增之裁量事項」以及「過往裁量事項」(不限於已處理者)，以涵蓋本案須處理，以及我國已處理或未處理之重要裁量事項，以利後續參考。	附件 2
	7	因應 IMO 內國法化處理之一致性，本組已制定「國際海事組織發布船舶相關決議通告案內國法化處理原則」，故請承商依據該原則重新檢視本案目前之處理方式，並依據該原則進行修正。	感謝指導。將配合修正。	第 8 頁、第 9 頁、第 24 頁至第 38 頁 附件 2

目錄

表目錄 ii

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. 研究流程 3

第二章、 資料蒐集狀況 4

一. MEPC 75、MEPC 76 及 MEPC 77 頒布所有 IMO 公約、決議案與通告 4

二. MSC 102、MSC 103 及 MSC 104 頒布所有 IMO 公約、決議案與通告 4

三. 第 32 次 IMO 大會（Assembly）與海事安全及海洋環境保護相關會議重點內容 5

四. 其他海事國家及船級協會針對 IMO 所發出之通告資料收集 5

第三章、 資料研析與評估結果 6

一. 與航港局工作會議過程 6

二. IMO 資料、海事通告之研析結果 6

三. 除 IMO 決議事項外之重要議題 11

四. 第 32 次 IMO 大會（IMO Assembly）與海事安全及海洋環境保護相關會議重點內容： 18

第四章、 MSC 跟 MEPC 產出研析結果 23

一. 我國國內法現況 23

二. 內國法化評估結果與具體修正建議 23

三. 期末成果總結.....39
第五章、 成果座談會.....40
一. 座談會摘要.....40
二. 座談會會議紀錄.....40
第六章、 工作項目進度與查核項目.....42
附件：會議紀錄、評估分析表、翻譯稿與 IMO 原文資料.....44
附件 1：工作會議之會議紀錄與期中審查意見回應及修正檢視表.....44
附件 2：IMO 相關決議通告因應事項評估分析表.....44
附件 3：相關 IMO 文件翻譯稿.....44
附件 4：附件 4：國輪壓艙水管理系統調試試驗以及廢氣清潔系統發...生故障情況時之應變流程圖.....44
附件 5：成果座談會.....44
附件 6：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.....44

表目錄

表 1：本研究評估小組組織與成員.....2
表 2：MEPC 75、MEPC 76 以及 MEPC 77 頒布之 IMO 公約、決議案與通告.....4
表 3：MSC 102、MSC 103 及 MSC 104 頒布之 IMO 公約、決議案與通告.....4
表 4：法制化位階與情況對照表.....10
表 5：建議公告採用之 MEPC 75 決議案一覽表.....24
表 6：建議公告採用之 MEPC 76 決議案一覽表.....25
表 7：建議公告採用之 MSC 102 決議案一覽表.....27

表 8：建議公告採用之 MSC 103 決議案一覽表.....28
表 9：建議公告採用之 MSC 104 決議案一覽表.....31
表 10：建議提醒與我國其他單位有關之內容一覽表.....33
表 11：座談會議程表.....40
表 12：計畫工作項目進度之甘特圖.....42
表 13：查核點與預訂完成時間表.....43

名詞對照與縮寫

英文縮寫	英文全名	中文
CII	Carbon Intensity Indicator	碳強度指標
EEDI	Energy Efficiency Design Index	能源效率設計指數
EEXI	Energy Efficiency Existing Ship Index	現成船能源效率指數
ESP Code	International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers & Oil Tanker	國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程
FSS Code	International Code for Fire Safety Systems	國際消防安全系統章程
IBC Code	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程
IGF Code	International Code of Safety for Ship Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程
III Code	IMO Instruments Implementation Code	履行國際海事組織文件章程
IMO	International Maritime Organization	國際海事組織
LSA Code	International Life-Saving Appliance Code	國際救生設備章程
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships,	防止船舶污染國際公約
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
SOLAS	International Convention for Safety of Life at Sea	海上人命安全國際公約

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），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，其每次會議約產出約十個決議案及數個通告，依據 2016 年 1 月 1 日生效之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。

因國際海事組織法律文件之要求中，部分文件為強制性質，但部分文件則為建議性質，且留下部分讓船旗國主管機關認可、解釋或裁定之條款，惟我國現行並未就前述內容通報航運界或驗船機構等相關單位，亦無訂定準則、檢查表、管理指示、統一解釋或程序書可供參據，爰需針對每次 MSC 及 MEPC 會議內容之決議產出並採取適當之行動。

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. 收集第 102 次、第 103 次、第 104 次 MSC 及第 75 次、第 76 次、第 77 次 MEPC 相關會議重點內容與其頒布所有決議案與通告。
2. 收集第 32 次 IMO 大會（Assembly）與海事安全及海洋環境保護相關會議重點內容。
3. 收集其他海事國家、地區及船級社因應 IMO 會議決議之應處方式及所發出之相關通告。

(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)。

(四)、 第 102 次、第 103 次 MSC 及第 75 次、第 76 次 MEPC 決議案與通告經協調屬必要之文件，應製作中、英文對照版（中文為主、英文為輔），以及第 104 次 MSC 及第 77 次 MEPC 會議之會前重點摘要。

(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。

(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。

為確保本案之獨立性及專業性，並加速內國法化作業之推動，依據航港局審查意見，除原規劃於專案結束前召開 1 次成果座談會對外說明研析成果並蒐集回饋意見，將於完成 MSC/MEPC 單次會議所有準法律文件之研析作業並產出因應事項評估表後，配合航港局規劃方式邀請專家學者進行書面或會議審查，並考量本案依據招標規範書已分為三次節點審查，故建議相關審查節點如下：

(一)、 於第一期期中報告時：審查 MEPC 75 以及 MSC 102 之準法律文件之研析作業及因應事項評估表。

(二)、 於第二期期中報告時：審查 MEPC 76 以及 MSC 103 之準法律文件之研析作業及因應事項評估表。

(三)、 於期末報告時：審查 MEPC 77 以及 MSC 104 之準法律文件之研析作業及因應事項評估表。

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再就其急迫性、必要性之情況另行召開或調整之。

三. 研究團隊

本計畫之研究團隊如下表 1：

表 1：本研究評估小組組織與成員

姓名	工作年資	本計畫負責職務	備註
章烈忠	41 年	計畫主持人	
蘇國愛	40 年	協同計畫統籌	
張明雄	30 年	協同計畫統籌	具備我國驗船師執照

姓名	工作年資	本計畫負責職務	備註
黃建樺	18 年	國際法規諮詢顧問	具備我國驗船師執照
黃洪齊	36 年	國際法規蒐集與分析	
黃余得	48 年	國際法規諮詢顧問	具備我國驗船師執照
吳昌政	16 年	國際法規蒐集分析、專業諮詢與建議(有關 LSA Code 救生設備)、文件編撰與翻譯	具備我國驗船師執照
葉德生	6.5 年	國際法規蒐集分析、文件編撰與翻譯、相關決議案與通告內國法化方式評估	具備我國驗船師執照
黃斯寬	2 年	國際法規文件翻譯、相關決議案與通告內國法化方式評估	
王慧慈	6.5 年	文書管理	

四. **研究流程**

透過 IMODOCS 及 KR-CON 軟體收集相關 IMO 開會資料文件，與航港局商議前述各項目處理之優先順序，並對照國內航政法規，提出內國法化評估結果與具體修正建議。經協調屬必要之文件，製作中、英文對照版(中文為主、英文為輔)並依據該項決議案的內容與性質，評估後建議航政機關以修正母法、公告採用、修正子法、訂定罰則或發布通告(函或會議紀錄)方式處理，並與航政機關協定就具急迫性、必要性且可個案處理之項目研擬草案對照表。

經與航港局討論後確認有譯為中文或法制化處理必要者，將於工作會議討論後檢附相關資料(不含涉及國內法子法修訂部分)提報航港局作後續處理。此外，為利航港局後續內國法化之順暢，履約期間將提供航港局對於相關 MSC 及 MEPC 相關專業知識諮詢服務。

第二章、 資料蒐集狀況

一. MEPC 75、MEPC 76 及 MEPC 77 頒布所有 IMO 公約、決議案與通告

本次 MEPC 75、MEPC 76 及 MEPC 77 所發出之相關文件數量整理如下表 2，各文件之編號、簡介等併同應處理之方式整理如第三章。

表 2：MEPC 75、MEPC 76 以及 MEPC 77 頒布之 IMO 公約、決議案與通告

MEPC 75 產出數量	
決議案	4 份文件
通告	10 份文件
MEPC 76 產出數量	
決議案	12 份文件
通告	10 份文件
MEPC 77 產出數量	
決議案	3 份文件
通告	8 份文件

二. MSC 102、MSC 103 及 MSC 104 頒布所有 IMO 公約、決議案與通告

本次 MSC 102、MSC 103 及 MSC 104 所發出之相關文件數量整理如下表 3，各文件之編號、簡介等併同應處理之方式整理如第三章。

表 3：MSC 102、MSC 103 及 MSC 104 頒布之 IMO 公約、決議案與通告

MSC 102 產出數量	
決議案	10 份文件
通告	37 份文件
MSC 103 產出數量	
決議案	9 份文件
通告	13 份文件
MSC 104 產出數量	
決議案	4 份文件
通告	11 份文件

三. 第 32 次 IMO 大會（Assembly）與海事安全及海洋環境保護相關會議重點內容

本計畫收集之第 32 次 IMO 大會（Assembly）與海事安全及海洋環境保護相關會議之文件如附件 6，詳細內容併同第三章所述之工作會議內容進行討論。

四. 其他海事國家及船級協會針對 IMO 所發出之通告資料收集

本計畫收集之其他海事國家及船級協會(class)所因應 IMO 會議決議所發出之相關通告如附件 6，詳細內容併同第三章所述之工作會議內容進行討論。

第三章、 資料研析與評估結果

一. 與航港局工作會議過程

本計畫經收集完 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作法以供討論，並於會後修正納入航港局之建議。

第一次工作會議：於 110 年 7 月 6 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MEPC 75 決議案與通告之內國法化建議方式。

第二次工作會議：於 110 年 7 月 28 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MSC 1　02 決議案與通告之內國法化建議方式。

第三次工作會議：於 110 年 9 月 28 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MEPC 76 決議案與通告之內國法化建議方式。

第四次工作會議：於 110 年 10 月 7 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MSC 103 決議案與通告之內國法化建議方式。

第五次工作會議：於 111 年 2 月 18 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MSC 104 決議案與通告之內國法化建議方式。

第六次工作會議：於 111 年 3 月 9 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MEPC 77 決議案與通告之內國法化建議方式。

上述會議紀錄及簽到表以及第一期與第二期期中審查意見回應及修正檢視表如附件 1。

二. IMO 資料、海事通告之研析結果

為利於有系統性評估每一個決議案/通告所應採取之行動，本計畫建立一評估表格，以把各 IMO 文件進行說明及評估因應事項，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作法是與國際做法一致；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。

表格論述方式摘要如下：

(一)、 決議案/通告基本資訊欄位：

1. 決議案/通告案號：IMO 所發出之對應編號。

2. 中英文標題：該決議案/通告之標題。

3. 適用船舶：該決議案主要適用之船舶種類。

4. 影響對象：該決議案/通告所發出之主要影響對象。

5. 類型(性質)判斷及生效日期：類型分為公約修正案、強制性章程修正案、建議性章程修正案、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、會議邀請函及通知等。

6. 翻譯需求：分為全文翻譯、摘要翻譯、無須翻譯。評估方式原則如下述：

   (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) 無須翻譯：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。

7. 摘要內容：由研究團隊概要簡介該文件之內容。

8. 裁量事項：本案是否有主管機關須認可、解釋或裁定之項目。

9. 相關文件：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。

(二)、 國內法現況說明：於該欄位中說明該決議案/通告所涉及之內容對應我國相關法治體例之狀況檢視，說明目前國內針對該內容是否已有相關法規或是案例。

(三)、 建議做法與監管方式：

1. 國際航線：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。

2. 國內航線：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。

3. 監管方式(若無須監管者此項無須填寫)：依該決議案之性質，配合現行我國船舶法及相關法規之檢查機制提出合適之監管方式。

4. 影響評估(若建議修正法律、規則或公告採用時將進行影響評估)：

(1) 若為國際公約之規定或強制性章程修正案：因該規範為統一之國際標準且其於國際上有統一之生效時程，故無須特別針對該規定之實施進行影響評估(因其為我國落實 III Code 精神之必要採納或落實之規定)。此外，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。

另有關建議做法中內國法化之方式，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，製作表 4 有關法制化位階與情況之案例進行研析建議，並配合以下原則：

(一)、 內容與內國法化無關(例：開會通知、臨時性技術準則、資訊提供等)：將資訊提供給相關單位參考。

(二)、 內容與內國法化有關：依國內法現行條文內容檢視是否有相對應之處理及權責單位，若權責單位非航港局則提供資料給相關單位；若權責單位為航港局則依據以下內容進行評估：

1. 國際海事組織頒布新決議通告案，內國法評估做法如下：

(1) 修船舶法或其子法

I. 船舶法增(修)訂：限制人民權利義務、新增授權事項及訂定罰則之情事。

II. 船舶法子法增(修)訂：依據法律授權訂定，具對外效力之條列式法規命令，以規範國輪應遵循規則、技術細節或統一標準。

(2) 以船舶法第 101 條予以採用，並發布施行

I. 現行國內母法、子法未敘及之公約、章程及決議案。

II. 涉及國際公約證書增修之決議案。

III. 公約新增章節、附錄之決議案。

IV. 公約條文直接引敘之決議案。

V. 非強制性公約、章程之決議案，相關單位有需求時。

VI. 我國提前實施或有額外要求請國輪配合。

VII. 較大衝擊影響之決議案。

(3) 採發文通知並置於官網方式

I. 通告案。

II. 屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案。

III. 現行國內母法、子法敘及之公約、章程及決議案。

IV. 其他船舶相關且須處理之案件。

2. 有關外國商船進出我國際商港涉及港口國管制(PSC)之決議通告案，內國法做法如下：

(1) 屬國際海事組織頒布之港口國管制程序內容所涵蓋之國際公約，考量商港法第 58 條已將港口國管制程序內國法化，採發文並置於官網方式。

(2) 非屬國際海事組織頒布之港口國管制程序內容所涵蓋之國際公約，或我國提前實施或有額外要求須請外國商船配合，依商港法第 75 條採用施行。

表 4：法制化位階與情況對照表

建議之法制化形式	法律位階	建議使用該作法之情況說明	參考範例
修正船舶法或其他相關母法	法律	涉及人民權利之限制，依憲法第 23 條及中央法規標準法第 5 條第 2 款，應以法律定之。故研析時，若該內容涉及人民權利或具有裁罰必要性，且現行母法無授權或無其他適當採取之方式時，將建議採用該作法。適用於國際及國內航線船舶。	民國 107 年 11 月 28 日公告之船舶法第 30-1 條新增訂「我國安全營運與防止污染管理制度」，以與國際間之國際安全管理章程(ISM Code)接軌並另訂罰則。
修正船舶法子法(例如船舶設備規則)或其他相關子法	法規命令	法規命令係指行政機關基於法律授權，對人民就一般事項所作抽象之對外發生法律效果之規定。故研析時，若該內容已於現行母法授權架構，只是因應實務而調整規範事項或有須統一、裁量之事項，將建議採用該作法。適用於國際及國內航線船舶。	配合低硫燃油政策，修正商港港務管理規則第 3 條規定船舶進港時需提供查驗的文件、另以第 20 條第 9 款規定船舶豁免情況及船舶使用脫硫器等替代措施之情況。
公告採用	實質法規命令	實質法規命令係指為實質意義之法規命令的簡稱，指法律授權機關就一般事項訂定之抽象規範，因其性質或內容特殊，不宜或顯難以法規命令名稱及法條形式出之者。其雖不具法規命令之名稱與格式，但已具法規命令由法律授權就一般事項為抽象規範並對多數不特定人民發生法律效果之實質。故研析時，該內容主要影響國際航線之船舶，為利快速將龐大之公約修正案入法(例如：修正公約證書格式、修正公約文字之敘述)，將建議採用該作法。目前主要適用於國際航線船舶。	交通部於民國 105 年 11 月 17 日交航(一)字第 10598002372 號函，依據船舶法第 101 條公告採用「國際船舶極區水域營運章程」之決議案及增訂「極區船舶證書」。
發布內部規則(作業程序、要點或基準等)	行政規則	參考行政程序法第 159 條，其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： 一、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。 二、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。	中華民國 109 年 7 月 7 日交通部航港局船舶字第 1091710355B 號令訂定發布「交通部航港局高速船申請航行許可證書試航作業程序」
發布通告(函或會議紀錄)	行政指導	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。故研析時，若該內容為建議性質或相關內容已有執法依據或已公告採用，惟欠缺執行細節之指引、流程圖或內部程序，將建議採用該作法。	配合低硫燃油有關廢氣清潔系統故障之處理程序(MEPC.1/Circ.883)，建立我國國輪廢氣清潔系統(EGCS)故障之處理流程圖，以供後續我國國輪船東、我國認可組織(RO)參考。

三. 除 IMO 決議事項外之重要議題

除 IMO 已決議須因應之事項外，本計畫亦摘要其他 MEPC 75、MEPC 76、MEPC 77、MSC 102、MSC 103 與 MSC 104 會議討論重點議題，提供與主管機關及相關業界最新 IMO 發展資訊，以利後續正式成為會議決議時已對相關國際策略有所了解：

(一) 降低船舶溫室氣體排放之議題：

1. 背景：因應巴黎協議，IMO 於 MEPC 72 制定了「IMO 降低船舶溫室氣體排放之初步戰略(MEPC.304(72))」，該戰略計劃分為短期措施、中期措施及長期措施。該初步戰略內容摘要如下：

   (1). 藉由實施新船能源效率設計指標(EEDI)要求來降低碳排放量；

   (2). 希望降低國際航線船舶單位運輸的 CO_2 排放：與 2008 年的數值相比，到 2030 年需降低至少 40%，並希望在 2050 年降低至 70%；

   (3). 致力使國際航運整體的溫室氣體排放量儘早達到峰值並開始降低，到 2050 年的年度溫室氣體排放量希望降低 50%(與 2008 年的數值相比)，並希望實現在本世紀達到航運無溫室氣體排放的願景。

2. MEPC75、MEPC76 會議採取措施如下：

   (1). 為有效落實 2030 年船舶減碳 40%之目標，國際海事組織(IMO)於今年 6 月 10-17 日所舉行之 MEPC 76 會議中通過「現成船能源效率船舶指數(EEXI)」以及「碳強度指標(CII)」等兩項新規定，將自 2023 年 1 月 1 日起正式實施。

   (2). EEXI 將對所有適用能源效率設計指標(EEDI)船型之船舶實施相當於「EEDI Phase 2 或 Phase 3 之要求(依船型而定)」，無論船舶建造年份，於 2023 年 1 月 1 日以後的第一次 IAPP 法定檢驗前，需對其進行 EEXI 驗證並換發國際能源效率證書(IEEC)，現有船舶可能須限制主機最大出力或改裝節能裝置，才得以符合 EEXI 的要求。

   (3). 另一方面，碳強度指標將要求總噸位 5,000 以上且適用 EEDI 船型之船舶，自 2023 年 1 月 1 日起，每年須計算並回報其年度 CII 值，並每年進行評等，等級按優劣分為 A 級到 E 級。若連續三年落入 D 級或有一年落入 E 級，則須制訂矯正計畫並

取得認可組織(RO)之認可。此外，隨後每一年該等級閾值將因折減係數(Z)而越來越嚴格，依據本次會議決議的內容，相對於2019 年之參考線相比，2023 年時折減係數為 5%，而隨後每年再加嚴 2%至 2026 年(故 2026 年與 2019 年之數據相比其折減係數將為 11%)。

3. MEPC77 內容：

(1). MEPC77 同意修正戰略及減排目標，將加嚴原先所定之 2050 年減排目標，但仍未達到「第 26 屆聯合國氣候變遷大會(COP26)」中所提出之 2050 年零碳排之標準，預計於 2022 年 6 月舉行之 MEPC 78 提交具體之建議報告，並預計於 2023 年春天舉行之 MEPC 80，採納新修正之降低船舶溫室氣體排放戰略。

(2). 有關設置「國際海事研究與發展委員會(IMRB)及其基金(IMRF)」與「建立市場機制措施(即徵收溫室氣體排放稅)」之議題在會議上展開密集討論。經與會單位交換相關意見後，雖然 IMRB 及 IMRF 之概念已獲得大多數會員國支持，但就其後續詳細之工作目標、基金具體運作方式以及資訊分享之方式，需再交由 2022 年 5 月 16 至 20 日舉行第 12 屆之溫室氣體減排會間工作組(ISWG-GHG 12)持續討論。

(3). 未來除考慮燃料於船上燃燒之能效(TtW)、亦將考慮其產出方式(WtT)時所產生之溫室氣體：IMO 考慮將針對各種燃料上游的碳排放給定適當計算預設值，以做為計算整體船用燃料的 GHG 排放值。

(二) 降低海洋塑膠垃圾議題：

1. 背景：雖 MARPOL 附錄 V 已基本上禁止丟棄塑膠到海中，但仍有意外或其他因素造成海洋塑膠垃圾並影響海洋環境，故 MEPC 74 持續討論本議題。
註：塑膠垃圾包括大型塑膠(例如塑膠袋，水瓶和漁具)和塑膠微粒(通常為 5mm 或更小的小塑膠顆粒)。

2. MEPC 76 產出：批准了兩項關於海洋塑膠垃圾的通告：

(1). 關於在港口和碼頭提供足夠的設施以接收來自船舶的塑膠垃圾之通告；

(2). 關於分享海洋垃圾研究結果和鼓勵進行研究以更加瞭解船舶塑膠微粒之通告。

3. 由於本屆會議的時間限制，其餘有關海洋塑膠垃圾的進一步工作

被推遲到 MEPC 77。補充：依據海洋污染防治法第 29 條：船舶之廢（污）水、油、廢棄物或其他污染物質，除依規定得排洩於海洋者外，應留存船上或排洩於岸上收受設施。

4. MEPC77 產出：採納 MEPC.341(77)決議案有關解決船舶造成之海洋塑膠垃圾之戰略：

(1). 短期措施包含通知 IMO 成員國：從其註冊之漁船上收集有關漁具意外丟失之資訊；考慮將 MARPOL 附錄 V 有關垃圾紀錄簿之規定適用於總噸位 100 以上之船舶；鼓勵港口國管制諒解備忘錄制定包括漁船在內之 PSC 程序；考慮建立一個強制性的貨櫃丟失申報系統以及在船上方便識別損失確切數量之方法；鼓勵成員國在港口和碼頭提供足夠的垃圾接收設施等。

(2). 中期措施包含：與聯合國糧食及農業組織(FAO)合作考慮於 MARPOL 附錄 V 強制漁具標示；與糧農組織合作以鼓勵漁船回收廢棄漁具並將其運送到港口接收設施；提高港口收受設施和處理減少海洋塑料垃圾的有效性等。

(3). 長期措施包含：考慮在開普敦協定生效後對所有長度 24 公尺以上之漁船強制執行 IMO 船舶識別號碼計畫，並鼓勵簽署開普敦協定。

(三) 船舶壓艙水及沉積物管理國際公約議題(調試試驗適用對象統一解釋)：

1. 背景：依 MEPC.325(75)修正案，2022 年 6 月 1 日以後新造/現成船初次安裝壓艙水處理設備(BWMS)者，須進行調試試驗(Commissioning Testing)確保系統運轉功能及效能正常

2. BWM.2/Circ.66/Rev.2 統一解釋：適用時程係基於 BWMS 安裝後之檢驗完成日，即適用 2022 年 6 月 1 日以後完成初次檢驗或額外檢驗之 BWMS 應進行該試驗。若為 2022 年 6 月 1 日前完成檢驗者，則依船旗國主管機關個別規定(註：提前實施之船旗國包含：Australia、Cyprus、Singapore、Greece、India)。

3. MEPC 後續會討論若港口水質條件無法使 BWMS 有效運作時之應急措施。

(四) 海上自主水面船舶(MASS)議題：

1. 背景：MSC 98 同意就海上自主水面船舶(MASS)展開監管範圍界定工作的建議。此議題為複雜的工作，將影響許多領域，包括船舶安全、保全、船員、與港口的互動、引航、對事故的反應和海洋環

境污染等。

2. IMO 盤點工作是由 MSC 內部的技術人員組成「海上自主水面船舶專門工作小組（MASS Working Group）」與各成員國共同執行。其主要目的是評估現行自駕船相關技術發展，是否/如何適用於現行 IMO 之公約、決議與規則，面向包括海上航行之安全、碰撞、裝載、穩度、海員和漁民培訓、搜救、噸位丈量、安全貨櫃和特殊貿易客船儀器等。

3. MSC.1/Circ.1638：盤點各海事公約與規範，檢視其對 MASS 適用性與有無需調修之需求後，針對 MASS 之相關議題，IMO 後續預計處理項目如下：船長、船員或負責人適用於 MASS 等定義與內涵；特別是遠端遙控船舶與全自動船舶之人員定義。

   (1). 遠端控制中心規格：MASS 可由遠端控制中心操作，因此需要解決遠程控制中心相關監測功能和操作要求。

   (2). 遠端操作員作為海員：遠端操作員認定為海員的可能性為許多議題之共同主題。遠端操作員作為海員的資格、責任和作用是需要解決的問題之一。

   (3). 定義與術語：應重新考慮相關規範術語及 ISO 提供有關新標準的資訊，以及需納入之新的名詞與定義 。

   (4). 考慮制定 MASS 專門章程(MASS Code)。

4. MSC 104 產出：

   (1). 在 MSC 2022-2023 雙年度議程和第 105 屆海事安全委員會的臨時議程中納入一項關於「制定關於海上自主水面船舶(MASS)的目標型文書」的新產出，目標完成日期為 2025 年，同時考慮到依照 MSC 105 對路線圖的審查情況。

   (2). 同意最終目標是制定一項解決海上自主水面船舶操作的強制性文書。

   (3). 同意在 MSC 105 上再次成立海上自主水面船舶工作組，以啟動新產出的工作，包括完成上述制定路線圖的工作

(五) 提高與燃油使用有關之船舶的安全性：

1. 背景：在 MSC 99 就低硫燃油相關的安全問題進行討論後，MSC 100 考慮採納 MEPC 73 的相關建議，即 MARPOL 附錄 VI 中目前規定的「燃油安全」議題應納入 MSC 的管轄範圍，並透過修正

SOLAS 條文來達到目的。MSC 100 同意，MSC 不可能討論且執行 MARPOL 附錄 VI 規則 18.3 的相關要求，但有理由隨機採取適當措施抽取樣本，對岸上儲存槽中的燃料油進行測試，以確保供應給船舶的燃料油在交付給船舶時符合要求。國際海事組織將制訂 MSC-MEPC 聯合通告解決這些問題。

2. 會議產出：MSC 103 會議起草了海上人命安全國際公約(SOLAS)之修正案草案，草案內容為要求各締約國政府向 IMO 回報燃油供應商不符合 SOLAS 中對於閃點要求之相關案例，並對交付不合規燃油之供應商採取相關行動。同時也考慮要求燃油供應商在加油時需記錄燃油閃點，上述草案內容預計將於 MSC105 繼續討論。計畫將於 2022 年完成有關燃油閃點安全措施之相關規定，並於 2023 年完成其他燃油安全措施(如：品質、兼容性及低溫流動性等)之相關規定。

(六) 加強海上保全措施-船舶和港口的網路風險管理議題(網路風險管理)：

1. MSC 103 會議同意將業界所制定之「船舶網路安全準則」第四版作為 MSC 之通告發布，並同意參考 IACS「關於資安強韌性之建議（Recommendation on cyber resilience, 建議 166）」更新「海事網路風險管理準則(MSC-FAL.1/Circ.3)」，但須再經由 IMO 便利化委員會(FAL)同時批准。

2. MSC 104 會議重點：在 COVID-19 大流行之後，船舶及港口設施受到網路威脅的活動增加，海運業整體受到網路及營運系統的攻擊損失，較 2017 年增加 900%，網路攻擊儼然成為航運業最大的風險之一。船舶、港口及其設施近年來數位化的腳步加快，例如數位資料傳輸、監管、電子文件的使用，使得強化網路安全變得更加迫切。目前 IMO 鼓勵各航商通過安全管理系統(SMS)解決網路安全的議題，後續將會就其技術細節進一步與各會員國討論，使得在大數據時代，能有安全的資訊環境。

(七) 工業人員(Industry Personnel, IP)章程議題：

1. MSC 103 會議指出，會間工作組已於 2021 年 3 月完成 SOLAS 第 XV 章修正草案和相對應之工業人員章程(IP Code)草案，其適用於國際線載運超過 12 名工業人員之船舶。新版 SOLAS 草案中將包含不追溯已經根據「安全載運超過 12 名工業人員之國際航線船舶臨時建議（MSC.418(97)）」營運之現成船。

2. 新版 SOLAS 草案以及新制定之工業人員章程(IP Code)草案將於

2022 年送 SDC8 審議後提交至 MSC105 進行採納，並預計將於 2024 年 1 月 1 日生效。

3. MSC 103 & MSC 104 & SDC 8 & HTW 8 會議重點：

(1). 已完成 SOLAS 第 XV 章及 IP Code 草案送 MSC105 批准，預計 2024 年 7 月 1 日生效。

(2). 後續將會修正 SPS Code 或出解釋文件，以明確工業人員跟特種人員適用之模糊性。

(3). 目前以客船標準載運工業人員不會再有額外規定，但未來可能會新增相關規定，例如人員轉移規定。

(4). 就高速船而言，IP Code 僅適用於 2000 年 HSC Code 之高速船(全船人數限制 60 人)且不得設有臥鋪(有關工業人員過夜之議題，IMO 將於下一階段再研議) 。

(5). 若 IP Code 所要求之人員轉移設備故障時，其不應被視為船舶被留置原因。

(6). IP Code 草案目前並無納入船員須受群眾管理訓練規定。

(八) 新型冠狀病毒(COVID-19)議題：

1. MSC 103：通過了一項關於「優先為船員接種 COVID-19 疫苗的建議行動」之決議案，建議成員國在其國家之 COVID-19 疫苗接種計畫中優先考慮船員，在可行的情況下制定相關計劃，提供必要的基礎設施和設備以支援船員的疫苗接種，並敦促所有會員國將船員指定為「關鍵工作人員(Key Worker)」，同時考慮免除船員在旅行期間要求提供疫苗接種證明之相關國家政策。

2. MSC 104 會議重點：受到 COVID-19 的影響，許多航海人員無法參與訓練來維持船員證書之有效性，因此在上屆(MSC 103)會議上通過成立關於 COVID-19 期間訓練和發證事宜之工作小組，協調因應 COVID-19 航海人員認證和訓練相關的臨時措施，以及制訂一系列有關解決方案之準則。MSC 104 審議，包含「在 COVID-19 期間，主管機關、船旗國核發航海人員訓練和證書準則」草案。

(九) 國內渡輪安全：

1. 背景：由於大陸代表團向 MSC 遞交 MSC 100/19/6 文件，分析各成員國近年國內渡輪事故的統計分析，提出了改善國內客船安全的措施。同時也向 MSC 建議就國內渡輪安全的各種因素進行全面

梳理研究，並針對法規比較不成熟的國家提供技術指導。該提案內容主要提議各會員國更加密切合作，並建議 IMO 採取以下行動：

(1). 對影響渡輪安全的因素進行全面研究，並制定涵蓋以下要素之渡輪安全指南：惡劣天氣下之警告系統；風險評估和風險控制措施；客貨（車輛）管理；渡輪防火；船員能力；和群眾安全意識。

(2). 提供技術指導以協助會員國發展其各國之國內渡輪安全規定制度(特別針對於落實其規定之量能)；

(3). 優先考慮加強渡輪安全的技術合作項目；

(4). 制定計劃，促進能力建設項目和發展適當的示範課程；

(5). 從過往重複之案例中獲得渡輪安全之管理經驗並進行分析；和

(6). 定期舉辦渡輪安全研討會。

2. MSC 103 會議：針對國內渡輪安全之議題，審議了規則範本、實施準則和培訓計畫之草案。該提案內容後續應對於我國管理機制有其參考性，故建議持續追蹤，並依據目前 IMO 之規劃，因各國渡輪安全之管理屬於該會員國之權限，故將會是建議性質之文件。

3. MSC 104 會議：已完善相關內容(預計在 2023 年通過。本規則採用目標導向的框架性說明，其納入國內法是自願或建議性的，各國可以依國內情況彈性調整這些規則)。

(十) MSC 104 其他議題之重點摘要：

1. 全球海上遇險與安全系統(Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS)：有關 GMDSS 的相關性能標準，有的技術標準是 45 年前制定的，隨著科技不斷的進步，相關設備的性能及技術也都不斷提升，MSC104 會議將批准這些設備的最新標準，讓這些設備現代化。

(1). A3 水域修正定義為：該船所使用經認可之移動衛星服務範圍(recognized mobile satellite service) ，而該範圍以外的則為 A4 水域：故若仍使用 Inmarsat,則 A3 範圍跟現行相同；若使用 Iridium，則 A3 涵蓋全球(現行的 A3 and A4) ；若使用區域衛星，則 A3 就是該區域衛星的範圍。

(2). 因應服務供應商數量擴大，法規上將採用更通用性敘述而非綁定設備名稱(例如現行接受海事安全訊息(MSI)的 NAVTEX 跟

EGC，將會採用更通用敘述) 。

(3). 將整合所有無線電通訊設備至 SOLAS 第 IV 章(例如現行 SOLAS 第 III 章所要求的 AIS-SART 將移至第 IV 章) 。

(4). 更新相關無線電設備性能標準。

2. 建立遠端檢驗技術量能及框架：近期因 COVID-19 大流行，船舶到港後隔離，人員無法登輪執行檢查，因此有些國家及其認可組織(RO)採用「遠端檢驗」執行。遠端檢驗不需要實質登輪，透過非接觸方式，利用相關技術(如遙控載具)、通訊設備、記錄設備來達成。一般是用於延期檢驗、微小的缺失，但也有些機構用於更多的檢驗，如船舶年度檢查。但目前缺乏統一準則，不僅可能給船員造成負擔，也就檢驗品質的可信度有負面影響，包含其公正性。另外從港口國的角度，遠端檢驗的有效性也會受質疑，尤其是適用範圍和實施方法不明確，將有不公平的情況出現。因此本屆會議有為數不少的會員國建議 IMO 盡快制訂相關遠端檢驗準則，包含律定相關的框架、檢驗的範圍以及使用的設備，使得在採用遠端檢驗有足夠的適法性。此議題目前仍處於討論階段尚未有實質內容產出，預計後續將會制定一讓全球採用之一致性標準。

3. 替代燃料如氨、液化氫之相關安全討論：各國為實現減少船舶溫室氣體排放的策略，除採用石化燃料外，利用替代燃料如氨、液化氫是不可少的趨勢。已有國家開始開發以氨及液化氫做為燃料的船舶，因此許多會員國提案，建請 IMO 共同開發相關的準則，俾規範燃料的安全使用及其船舶的操作安全措施有所遵循。

四. 第 32 次 IMO 大會（IMO Assembly）與海事安全及海洋環境保護相關會議重點內容：

(一) A.1155(32)決議案：2021 年港口國管制程序(Procedures for Port State Control, 2021)，該文本將取代 2019 年之 A.1138(31)決議案，主要差異摘要如下：

1. 附件 4《MARPOL 附錄 II 調查和檢查準則》第 4 部分新增第 5.10 條：當船舶採用電子貨物紀錄簿(Cargo record book)時，依照公約要求免除預洗、完成 X 類物質預洗、殘餘濃度測量或 Y、Z 類物質之卸貨或預洗程序時，船東可要求使用獨立之表格進行簽署，或要求在電子紀錄簿中附帶驗船師報告之副本(本次提供一公版附簽格式，供相關人員簽署，留存於船上)。

2. 附件 7《操作性檢查準則》：本附件做了整體性的修正，由原來的一個部分分為兩部分：

(1). 第一部分(Part 1)為檢查過程(Inspection processes)：新增了定義、明顯證據、詳細檢查、演習、對檢查結果的確認、操作性檢查的評估和滯留缺陷等內容，以明確港口國檢查員的檢查程序。

(2). 第二部分(Part 2)為具體檢查行動指南(Guidance on specific inspection activities)，律定各種操作及演習方式，以對第一部分所述檢查內容的詳細指導，分為日常性操作檢查和應急準備及演習檢查兩個子部分。例如：就油輪而言，人員應熟悉穩度儀器(stability instrument)；船員應熟悉應急部署表(Muster list)上各員的職責，並熟知各種操作、演習及通訊方式。

3. 附件 18，修正名稱為《2019 年 MARPOL 公約附錄 VI 港口國管制準則》：

(1). 第二章新增了與船舶能效相關的檢查程序，如確認船舶之船舶能效證書(IEEC)、船舶能效管理計畫(SEEMP)、燃油消耗資料報告符合聲明(Statement of compliance-Fuel oil consumption reporting)和船舶能效設計指數(EEDI)技術卷等，以及與此相關之缺陷，可被視為滯留缺陷；

(2). 第三章新增了非防止船舶污染國際公約(MARPOL)公約附錄 VI 締約方所屬船舶之檢查程序，以及不要求備有船舶能效證書(IEEC)船舶之檢查程序。

(二) A.1156(32)決議案：2021 年統一檢驗與發證系統的檢驗準則(Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2021)：該文本將取代 2019 年之 A.1140(31)決議案，修正內容摘要如下：

1. 因應 MSC.402(96)以及 MSC.404(96)決議案，新增救生艇、救難艇及其降落裝置釋放機構維修、檢查及操作試驗要求。

2. 因應 MEPC.325(75)決議案，新增壓艙水管理系統安裝調試試驗相關規定。

3. 因應 MSC.409(97)決議案，新增非加強檢驗(Non-ESP)之貨船，其中檢及換證檢驗將可按照 2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程(ESP Code)和 HSSC 相應之檢驗週期執行。

4. 新增過期電池僅能用於對雙向特高頻無線電話(Two-Way VHF)無線電話設備進行測試操作(Check of two-way VHF using expired primary batteries) 。

5. 因應 MEPC.314(74)、MEPC.316(74)以及 MEPC.317(74)決議案，新增有關 MARPOL 電子紀錄簿之檢驗項目。

6. 因應 MSC.403(96)、MSC.404(96)以及 MSC.407(96)新增有關直升機甲板泡沫滅火系統檢驗要求。

(三) A.1157(32)決議案：2021 年關於 IMO 履約章程文件要求義務之未盡清單 (2021 Non-Exhaustive List of Obligations under Instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code))：該文本將取代 2019 年之 A.1141(31) 決議案，修正內容摘要如下，

1. 因應 MEPC.314(74)、MEPC.316(74)以及 MEPC.317(74)決議案，新增有關 MARPOL 電子紀錄簿認可時，主管機關應處理之項目。

2. 因應 MSC.402(96)以及 MSC.404(96)決議案有關海上人命安全國際公約(SOLAS)救生艇、救難艇及其降落裝置釋放機構維修、檢查及操作試驗要求，新增主管機關認可以及稽核服務供應商之要求。

3. 因應 MSC.403(96)決議案修正有關國際消防安全系統章程(FSS Code)泡沫滅火系統及其部件的製造和測試(包括甲板泡沫噴嘴)，新增主管機關應處理之項目。

4. 因應 MEPC.324(75)決議案新增 MARPOL 附錄 VI 有關主管機關回報 EEDI 要求值以及達成值給 IMO 之要求。

5. 因應 MSC.477(102)決議案修正國際海運危險品章程(IMDG Code)之規定，主管機關應確定：

   (1). 確定對貨物運輸裝置進行熏蒸的要求，以確保經過足夠長的時間以在整個貨物中達到合理均勻的氣體濃度

   (2). 確認在 Chapter 3.3 所列物質清單中，被標示 SP976 之物質可被運輸之條件(備註：其基本上係禁止被運輸的，除非是取得船旗國、出發港之港口國以及抵達港之港口國的主管當局批准的情況下才可進行)。

   (3). 確認在影響人體之固體 A 類醫療廢棄物或僅影響動物之固體 A 類醫療廢棄物之運輸條件(備註，其僅只能在短程國際航線(short international voyages)運輸。長程國際航線(long

international voyages)只有在獲得船旗國、出發港之港口國以及抵達港之港口國的主管當局批准的情況下才可進行)。

(四) A.1158(32)決議案：船舶交通管理系統準則(Guidelines For Vessel Traffic Services)：

1. 背景：IMO 於 1985 年採納第一版船舶交通服務系統（VTS）準則，並於 1997 年採納第二版 A.857（20）決議案，本次於第 32 屆大會上採納新版準則。

2. 本次為全文修正，架構如下：

(1). 第一章-序言、第二章定義與解釋、第三章 VTS 目標、第四章規章與法律架構。

(2). 第五章-責任：
締約國政府：應頒布法律和規則為 VTS 建立法律基礎使國際法和 SOLAS V/12 生效，並任命和授權 VTS 主管機關，以及對懸掛其國旗但據報未遵守 VTS 規定之船舶採取適當行動。

VTS 主管機關：應根據國際公約和 IMO 文件、國際燈塔協會(IALA)標準和國家法律建立管理架構、營運VTS以及授權VTS提供者在指定的 VTS 區域內營運。

VTS 提供者：應確保 VTS 符合主管機關制定的監管架構，且定期評估所設定的目標已實現，並確保提供適當的設備、系統、設施、人員配置及其訓練。

(3). 第六章-參與船舶：VTS 區域內的參與船舶應提供 VTS 要求之資訊，並遵守 VTS 向船舶提出之規定和指示(除非存在相互矛盾之安全理由)。

(4). 第七章-一般原則：關於船舶航行和操縱之決定權仍由船長決定。這些準則中的任何內容都不會改變船長對船舶作業各方面之最終責任包含安全航行責任。

(5). 第八章-資格與訓練：VTS 人員應當對其職責接受適當訓練與認證才被視為適任。

(6). 第九章-IALA 標準：IALA 發佈了專門與 VTS 建立和營運相關之標準、建議、指南和示範課程。

(五) A.1161(32)決議案：2012 年開普敦協定之實施與生效(Entry into force

and implementation of the 2012 Cape Town Agreement)：該決議敦促有關各國在 2022 年 10 月 11 日前加入《2012 年開普敦協定》，回報其加入該協定存在的具體困難，並鼓勵有技術能力的國家幫助需要幫助的國家。

第四章、 MSC 跟 MEPC 產出研析結果

一. 我國國內法現況

(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。

(二)、 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。

(三)、 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)之執行相關內容，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。

(四)、 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. 內國法化評估結果與具體修正建議

慮及我國已有相關規定，建議本次須公告採用之內容如下

(一)、 建議公告採用之 MEPC 75 決議案(適用國際航線船舶)，並建議公告採用函通報我國航商、認可組織、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、漁業署：

表 5：建議公告採用之 MEPC 75 決議案一覽表

項次	決議案/通告案	標題	適用船舶	性質	建議生效日期	建議我國公告採用時間點	備註
1	MEPC.324(75)	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)(Amendments to MARPOL Annex VI)	除各規則另有訂定之，原則適於用所有船舶	公約修正案(強制性)	2022.04.01	依據往例，於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	有關 EEDI 數值回報 IMO 之方式，建議比照現行 SOx Scrubber 以及 DCS 之回報模式
2	MEPC.325(75)	船舶壓艙水及沉積物管理國際公約規則 E-1 及附件 I 之修正案(Amendments to Regulation E-1 and Appendix I of the 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	公約修正案(強制性)	2022.06.01	依據往例，於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	

(二)、 建議公告採用之 MEPC 76 決議案(適用國際航線船舶) ，並建議公告採用函通報我國航商、認可組織、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、漁業署：

表 6：建議公告採用之 MEPC 76 決議案一覽表

項次	決議案/通告案	標題	適用船舶	性質	建議生效日期	建議我國公告採用時間點	備註
1	MEPC.328(76)	防止船舶污染國際公約附錄 VI 修正案(Amendments to MARPOL Annex VI (2021 Revised MARPOL Annex VI))	除各規則另有訂定，原則適於用所有船舶(但本次修正之第四章有關能源效率之規定(EEDI、EEXI 及 CII)不適用僅航行國內航線之船舶)	公約修正案(強制性)	2022.11.01	依據往例，於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	依據航舶字第 1091710153 號函，在 IMO 尚未針對水泥船做出解釋前，將該船型免除適用 EEDI 之規定，故亦排除適用 EEXI
2	MEPC.330(76)	防止船舶污染國際公約附錄 I 及附錄 IV 修正案(無人無推進動力駁船特定檢驗發證要求之豁免)	無人無推進動力駁船	公約修正案(強制性)	2022.11.01	依據往例，於生效日前半年開始辦理船舶	

項次	決議案/通告案	標題	適用船舶	性質	建議生效日期	建議我國公告採用時間點	備註
		(Amendments to MARPOL Annexes I and IV (Exemption of Unmanned Non-Self-Propelled Barges from Certain Survey and Certification Requirements))				法第 101 條公告採用程序	
3	MEPC.331(76)	管制船舶有害防污系統國際公約修正案 (Amendments to the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001(Controls on Cybutryne and Form of the International Anti-Fouling System Certificate))	所有船舶	公約修正案(強制性)	2023.01.01	依據往例，於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	防污系統含有環丁烴之現成船，應於 2025 年 1 月 1 日前換發 AFS 證書
4	MEPC.335(76)	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 (2021 Guidelines on the Shaft/Engine Power Limitation System to Comply with the EEXI Requirements and Use of a Power Reserve)	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	準則(建議性)	自公告日	建議配合 MEPC.328(76)決議案，於該決議案採用時同步依船舶法第 101 條公告採用本決議案內容。	主管機關應每年向 IMO 回報所管轄之船舶越控(超限)使用儲備功率之狀況

(三)、　建議公告採用之 MSC 102 決議案(適用國際航線船舶) ，並建議公告採用函通報我國航商、認可組織、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 7：建議公告採用之 MSC 102 決議案一覽表

項次	決議案/通告案	標題	適用船舶	性質	建議生效日期	建議我國公告採用時間點	備註
1	MSC.475(102)	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))	SOLAS 適用之船舶且使用氣體或其他低閃點燃料者	公約修正案(強制性)	2024.01.01	依據往例，於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	
2	MSC.476(102)	國際載運散裝液化氣體船舶構造與設備章程修正案 (Amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases In Bulk (IGC Code))	SOLAS 適用之船舶且載運液化氣體者	公約修正案(強制性)	2024.01.01	依據往例，於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條	

項次	決議案/通告案	標題	適用船舶	性質	建議生效日期	建議我國公告採用時間點	備註
						公告採用程序	

(四)、 建議公告採用之 MSC 103 決議案(適用國際航線船舶) ，並建議公告採用函通報我國航商、認可組織、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 8：建議公告採用之 MSC 103 決議案一覽表

項次	決議案/通告案	標題	適用船舶	性質	建議生效日期	建議我國公告採用時間點	備註
1	MSC.482(103)	海上人命安全國際公約(SOLAS)修正案 (Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, As Amended)	SOLAS 適用之船舶	公約修正案(強制性)	2024.01.01/自公告日	依據往例，於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序；並建議配合 MSC.8/Circ.2 通告，考量於最近一次船舶法第 101 條公告採用時提前	

項次	決議案/通告案	標題	適用船舶	性質	建議生效日期	建議我國公告採用時間點	備註
						實施 SOLAS 第 III 章規則 33 之規定，並自公告日生效	
2	MSC.483(103)	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 SOLAS 之散裝船及油輪	強制性章程修正案(強制性)	2023.01.01	依據往例，於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	因國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程(ESP Code)及其後續修正案，係屬國內法規未規定且國輪檢驗發證所適用之決議案，故建議考慮修船舶法或其子法，將章程納入。其相關修正案(如 MSC.371(93)、MSC.381(94)、

項次	決議案/通告案	標題	適用船舶	性質	建議生效日期	建議我國公告採用時間點	備註
							MSC.405(96)、MSC.412(97)等文件)。
3	MSC.485(103)	國際救生設備章程修正案 (Amendments to the International Life-Saving Appliance Code (LSA Code))	SOLAS 適用之船舶	強制性章程修正案(強制性)	自公告日	配合MSC.482(103)處理並建議提前實施(配合MSC.8/Circ.2)處理。	因我國尚未採/納入用國際救生設備章程及其修正案，建議考慮修船舶法子法，將章程納入(如MSC.48(66)、MSC.207(81)、MSC.218(82)、MSC.272(85)、MSC.293(87)、MSC.320(89)、MSC.368(93)、MSC.425(98)、等文件)。

項次	決議案/通告案	標題	適用船舶	性質	建議生效日期	建議我國公告採用時間點	備註
							並於2024.01.01前半年開始辦理公告採用程序MSC.459(101)

(五)、 建議公告採用之 MSC 104 決議案(適用國際航線船舶) ，並建議公告採用函通報我國航商、認可組織、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 9：建議公告採用之 MSC 104 決議案一覽表

項次	決議案/通告案	標題	適用船舶	性質	建議生效日期	建議我國公告採用時間點	備註
1	MSC.492(104)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程修正案 (Amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases In Bulk (IGC Code))	SOLAS 適用之船舶且載運液化氣體者	公約修正案(強制性)	2024.01.01	依據往例，於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	

(六)、 因應國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會第 75 次會議所採納之 MEPC.325(75)關於壓艙水管理系統調試測試流程，參考新加坡(sc_no_9_of_2019)作法草擬我國國輪壓艙水管理系統調試試驗流程圖，制定環境條件因壓艙水管理系統之設計條件不適合進行調試試驗時之因應措施，以及律定調試試驗應由取得主管機關委託之認可組織(RO)接受或認可之第三方測試機構執行，相關流程如附件 4。並因應國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會第 77 次會議所批准之 MEPC.1/Circ.883/Rev.1 關於單一監測儀器故障時而持續顯示其合規之指示以及 EGCS 不符合 EGCS 準則時應採取之建議措施指南，本研究建議依據新版通告內容製作國輪廢氣清潔系統(Exhaust Gas Cleaning System, EGCS)發生故障情況時之應變及通報程序如附件 4。

(七)、 因應 MEPC 75-77、MSC 102-104 產出內容，建議提醒與我國航港局以外之其他單位有關之內容：

表 10：建議提醒與我國其他單位有關之內容一覽表

議題名稱	相關單位	相關文件編號	主要討論內容
低硫燃油相關議題	環保署、經濟部	MEPC.324(75) MEPC.326(75) MEPC.1/Circ.889	因 MEPC.324(75)加裝燃油取樣點之規定是為驗證船上所用之燃油硫含量是否合規，但因環保署已採用國內販賣或使用燃油源頭管制，故針對國內航線較無必要特別裝設指定之取樣點而可用現行船上既有之取樣點即可(因我國已採用較嚴苛之油品輸入源頭管制，故於精神面上已符合公約需求且環保署亦訂有相關裁處方式)，建議可提供 MEPC.324(75)以及 MEPC.1/Circ.889 新版之取樣程序提供給環保署參考。 建議將MEPC.326(75)(2020年全球平均船用燃油供應之硫含量監控準則)提供環保署、經濟部參考
船舶碳排放能源效率標準以及降低船舶溫室氣體排放議題	經濟部以及環保署	MEPC.324(75) MEPC.327(75)	有關 MEPC.324(75)規則 20、21 所關船舶能效規定：考量我國國情狀況建議以電子郵件之方式回報 EEDI 數值給 IMO。並將相關資訊同步提供給經濟部以及環保署知悉。 建議提供 MEPC.327(75)決議案資訊給其參考。
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以及修訂丙烯酸甲酯及甲基丙烯酸甲酯之載運要求	環保署與毒物及化學物質局、認可組織(RO)、造船技師及造船公會	MEPC.2/Circ.26 MEPC.2/Circ.27 PPR.1/Circ.9	提供該準則資訊給其參考。

安全、防污以及回報之國家聯絡點	海洋委員會及漁業署	MSC-MEPC.6/Circ.19 MSC-MEPC.6/Circ.20	建議可提供該資料給海洋委員會及漁業署參考
MEPC.1/Circ.884/Rev.1 通告中新增燃油供應許可證之範本	經濟部、環保署	MEPC.1/Circ.884/Rev.1	建議可提將資料提供予經濟部、環保署參考(本次修正制訂燃油供應許可證之範本(Indicative Example of Licence for Fuel Oil Supply (Bunkering))
海洋塑膠廢棄物議題	港務公司、環保署及、海洋委員會、經濟部工業港管理小組(和平港及麥寮港)、台灣中油(深澳港、永安港)以及台電(興達港、林口)專用港或專用碼頭參考。	MEPC.341(77) MEPC.1/Circ.893 MEPC.1/Circ.894	提供該資訊給其參考。
IMO 港口拖船實用指南第四版資訊	港務公司、工業港口(如麥寮港、和平港)	MSC.1/Circ.1101/Rev.3	提供該資訊給其參考。
船舶/港口介面-拖船援助之可行性	港務公司、工業港口(如麥寮港、和平港)	MEPC.1/Circ.409/rev.3	提供該資訊給其參考。

海上自主水面船舶之法規盤點適用結果	資策會	MSC.1/Circ.1638	提供該資訊給其參考。
修訂之國際航空暨海事搜索與救助(IMASAR)手冊	海洋委員會海巡署	MSC.1/Circ.1640	背景：配合國際民航組織之國際航空暨海事搜索與救助手冊(IAMSAR Manual)修正案，IMO 發出本通告以更新 A.894(21)決議案。 建議提供該資訊給其參考(查我國海巡署之相關搜救計畫及訓練亦有參考該手冊。)
船長 24 公尺以上之漁船航行至極區水域之安全措施準則	漁業署	MSC.1/Circ.1641	提供該資訊給其參考(備註：此為建議性文件，我國若有航行極區之漁船則建議可參考該文件研議提升安全性之必要)。
管制船舶有害防污系統國際公約修正案(將環丁烴(Cybutryne)納入為防污系統禁止使用之物質)	海洋委員會海洋保育署及環保署	MEPC.331(76)	該公約規定原則上適用於所有船舶(但檢驗發證僅適用國際航線船舶)，建議將相關資訊提供予海保署及環保署，並敘明該公約規定為 III Code 之內容，應考量將相關物質列入管制。
網路保全相關準則	臺灣港務股份有限公司	MSC.1/Circ.1639 MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1	提供該資訊給其參考。
船上安裝和使用 VHF 無線電通信設備之有效期限&銥衛星的臨時服務手冊	國家通訊委員會(NCC)	MSC.1/Circ.1460/Rev.3 MSC.1/Circ.1613/Rev.1	提供該資訊給其參考。
經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表	認可組織(RO)、個人救生設備供應商	MSC.1/Circ.1628 MSC.1/Circ.1629 MSC.1/Circ.1630	建議通告認可組織(RO)、個人救生設備供應商依據該測試表進行

		MSC.1/Circ.1631 MSC.1/Circ.1632 MSC.1/Circ.1633	
使用活性物質之壓艙水管理系統之基礎認可與最終認可清單	認可組織(RO)	BWM.2/Circ.34/Rev.9 BWM.2/Circ.34/Rev.10	提供該準則資訊給其參考。
IMO 針對執行公約檢驗之相關統一解釋	認可組織(RO)	MSC.1/Circ.1572/Rev.1 MSC.1/Circ.1625 MSC.1/Circ.1626 MSC.1/Circ.1634 MEPC.1/Circ.795/Rev.5 MEPC.1/Circ.895 BWM.2/Circ.66/Rev.2	提供該統一解釋給其按照統一解釋之內容執行。
IMO 針對執行公約檢驗所發出之標準/準則/指南/程序	認可組織(RO)	MSC.62(67)/REV.1 MSC.429(98)/REV.1、 MSC.429(98)/REV.2 MSC.474(102) MSC.477(102) MSC.479(102) MSC.480(102) MSC.481(102) MSC.484(103) MSC.488(103)	提供該標準/準則/指南/程序資訊給其執行。

		MSC.491(104) MSC.493(104) MSC.494(104) MEPC.329(76) MEPC.332(76) MEPC.333(76) MEPC.334(76) MEPC.336(76) MEPC.337(76) MEPC.338(76) MEPC.339(76) MEPC.340(77) MSC.1/Circ.1039/Rev.1 MSC.1/Circ.1040/Rev.2 MSC.1/Circ.1175/Rev.1 MSC.1/Circ.1318/Rev.1 MSC.1/Circ.1353/Rev.2 MSC.1/Circ.1430/Rev.2 MSC.1/Circ.1578 MSC.1/Circ.1588/Rev.1 MSC.1/Circ.1599/Rev.1 MSC.1/Circ.1619 MSC.1/Circ.1620	

		MSC.1/Circ.1621 MSC.1/Circ.1622 MSC.1/Circ.1623 MSC.1/Circ.1624 MSC.1/Circ.1627 MSC.8/Circ.2 MEPC.1/Circ.850/Rev.3 MEPC.1/Circ.889 MEPC.1/Circ.892 MEPC.1/Circ.896 BWM.2/Circ.42/Rev.2 BWM.2/Circ.70/Rev.1	

三. 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 每次會議決議案之因應事項，並建議本次公告採用之決議案及通告內容。

(二)、 本研究因應 MEPC 75-77 產出內容(共計 47 份文件)、以及 MSC 102-104 產出內容(共計 84 份文件)，建議提醒我國其他單位上述產出有關內容。

(三)、 本研究藉由 2022 年 3 月 30 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，詳如第五章所述。

(四)、 本次期末成果共計全文翻譯以 26 份文件(如附件 3)，所有文件皆有摘要內容以供後續評估。

1. MSC 102-MSC 104 共計 15 份文件：
   MSC.474(102) 、 MSC.475(102) 、 MSC.476(102) 、 MSC.478(102) 、 MSC.481(102) 、 MSC.62(67)/rev1 、 MSC.1/Circ.1619 、 MSC.1/Circ.1620 、 MSC.482(103) 、 MSC.484(103) 、 MSC.485(103) 、 MSC.486(103) 、 MSC.487(103) 、MSC.488(103)、MSC.1/Circ.1578。

2. MEPC 75-MEPC 77 共計譯 11 份文件：
   MEPC.324(75) 、 MEPC.325(75) 、 MEPC.326(75) 、 MEPC.1Circ.889 、 BWM.2/Circ.70/Rev.1 、MEPC.328(76) 、 MEPC.329(76) 、 MEPC.330(76) 、 MEPC.331(76) 、 MEPC.335(76)、MEPC.1/Circ.892。

(五)、 本研究因應國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會第 75 次會議所採納之 MEPC.325(75)製作關於壓艙水管理系統調試測試流程，並因應國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會第 77 次會議所批准之 MEPC.1/Circ.883/Rev.1 製作國輪廢氣清潔系統發生故障情況時之應變及通報程序。建立相關流程草稿如附件 4。

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，本研究於 2022 年 3 月 30 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各航務中心、各航運航業儲運海運股份有限公司、台灣港務股份有限公司、台灣中油股份有限公司、財團法人中國驗船中心、台北市輪船公會，漁業署、海洋委員會、環保署毒物及化學物質局。

(二)、 本次座談會共計出席 50 人，座談會之簡報內容、活動照片、簽到表保單影本及繳款證明附件 5。座談會議程如下表：

表 11：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
14:10～14:45	海事安全委員會(MSC)第 102-104 屆會議及海洋環境保護委員會(MEPC)第 75-77 屆會議決議案與通告內國法化評估結果
14:45～15:00	中場休息
15:00～15:20	摘要 MEPC75-77 及 MSC102-104 會議重點內容
15:20～16:30	綜合討論與總結
16:30～17:00	賦 歸

二. 座談會會議紀錄

本次座談會中，與會人員提供許多法規面與實務面之現況，與會人員書面意見及回覆彙整於附件 5，並以參考與會單位所提意見持續精進本專案作業。

(一)、 有關本研究內國法化評估結果：航商基本無修正意見，但由於近年來除 IMO 國際公約規定以外，市場上猶如歐盟(EU)的 EUMRV 以及 EUSRR，美國海岸巡防隊 (USCG)對於壓艙水(BWM)之相關要求 皆屬於航運市場之港口國規定，故我國航商對於港口國相關資訊亦有相關資料收集需求。

(二)、 有關管制船舶有害防污系統國際公約修正案-將環丁烴納入為防污系

統禁止使用之物質：環保署表示其公告毒性化學物質係依「行政院環境保護署篩選認定毒性及關注化學物質作業原則」公告之分類篩選認定基準，並依不同毒理特性，分為四類毒性化學物質列管。後續將參考國際趨勢及國內運作狀況，並依「行政院環境保護署篩選認定毒性及關注化學物質作業原則」納入評估。

第六章、 工作項目進度與查核項目

表 12：計畫工作項目進度之甘特圖

工作項目內容	110 年度											111 年度			
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4
一、資料收集、研析及具體產出															
1. 收集並研析 MEPC75 & MSC102 因應事項															
2. 翻譯 MEPC75 & MSC102 相關文件															
3. 收集並研析 MEPC76 & MSC103 因應事項															
4. 翻譯 MEPC76 & MSC103 相關文件															
5. 收集 A32、收集並研析 MEPC77 & MSC104 因應事項															
二、成果座談會															
1. 舉辦成果座談會															
三、專案工作計畫書、期中及期末報告															
1. 專案工作計畫書															
2. 第一期期中報告書															
3. 第二期期中報告書															
4. 期末報告書															

表 13：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	提交專案工作計畫書
1-1	110/7/15	與航港局工作會議：收集並研析 MEPC75 & MSC102 因應事項
1-2	110/8/9	以電子郵件提交 MEPC75 & MSC102 翻譯文件
3-2	110/8/15	提交第一期期中報告：第 102 次 MSC 及第 75 次 MEPC 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(含必要之中、英文對照版)，以及第 103 次 MSC 及第 76 次 MEPC 會議重點摘要
1-3	110/9/30	與航港局工作會議：收集並研析 MEPC76 & MSC103 因應事項
3-3	110/10/31	提交第二期期中報告：第 103 次 MSC 及第 76 次 MEPC 會議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，以及第 104 次 MSC 及第 77 次 MEPC 會議之會前重點摘要
1-4	111/1/31	以電子郵件提交 MEPC76 & MSC103 翻譯文件
1-5	111/3/11	與航港局工作會議：收集第 32 次 IMO 大會（Assembly）與海事安全及海洋環境保護相關會議重點內容、收集並研析 MEPC77 & MSC104 因應事項
2-1	111/3/31	完成成果座談會向航商說明內國法化評估結果與蒐集意見
3-4	111/4/30	提交期末報告

附件：會議紀錄、評估分析表、翻譯稿與 IMO 原文資料

附件 1：工作會議之會議紀錄與期中審查意見回應及修正檢視表

附件 2：IMO 相關決議通告因應事項評估分析表

附件 3：相關 IMO 文件翻譯稿

附件 4：附件 4：國輪壓艙水管理系統調試試驗以及廢氣清潔系統發生故障情況時之應變流程圖

附件 5：成果座談會

附件 6：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 6 檔案如連結
(https://drive.google.com/drive/folders/13N4Z4zlKGhtCRPA4sRBHWxtYgysCZLiM)

附件 1(A1)

工作會議之會議紀錄與期中審查意見

回應及修正檢視表

目錄

目錄

第一次工作會議之會議紀錄..... A1-1

第二次工作會議之會議紀錄..... A1-5

第三次工作會議之會議紀錄..... A1-10

第四次工作會議之會議紀錄..... A1-14

第五次工作會議之會議紀錄..... A1-20

第六次工作會議之會議紀錄..... A1-24

第一期期中審查意見回應及修正檢視表 A1-27

第二期期中審查意見回應及修正檢視表 A1-42

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案第一次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 110 年 7 月 6 日下午 2 時 00 分

貳、 會議地點： 遠端視訊開會

參、 主席： 劉組長嘉洪（王副組長大明代）　　紀錄：黃斯寬

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：廠商中華海員總工會說明第 75 屆海洋環境保護委員會會議(MEPC(75))以及第 102 屆海事安全委員會會議(MSC(102))所採納之決議案、通告等處理方式，並進行討論。

陸、 結論：

一、有關決議案/通告評估表決議如下：

(一)MEPC.324(75)決議案：防止船舶污染國際公約附錄 VI 修正案

1. 請廠商於國內法規現況說明中，加入先前依據船舶法採納防止船舶污染國際公約(MARPOL)之相關文號，以利完備我國國籍船適用依據。
2. 有關船上燃油取樣，請廠商補充有關於港口國管制(PSC)、船舶所有人之執行細節。
3. 有關船舶能源效率設計指數(EEDI)回報 IMO 相關議題，請廠商研議若船旗國委託認可組織(RO)協助進行回報，是否須額外授權或以公文方式委託。

4. 對於國內航線之建議作法，請廠商補充說明國內目前由環保署以源頭管制之作法是否已達到公約精神。

5. 建議將相關文件轉知經濟部及環保署參考。

(二)MEPC.325(75)決議案：船舶壓艙水及沉積物管理國際公約規則 E-1 及附件 I 之修正案

1. 待廠商研擬調試試驗相關範本及流程之草案，後續再進行細部討論。

(三)MEPC.326(75)決議案：2020 年全球平均船用燃油供應之硫含量監控準則

1. 請廠商修正評估表之影響對象，以明確影響範圍。

2. 建議將該準則轉知經濟部參考。

(四)MEPC.327(75)決議案：鼓勵會員國發展並提交自願國家行動計畫以解決船上溫室氣體排放

1. 建議將本決議案相關資料轉知航港局相關單位(企劃組、港務組)、經濟部以及環保署參考。

(五)MEPC.1/Circ.888 通告：2013 年至 2018 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

1. 請廠商調整該通告評估表之影響對象。

(六)BWM.2/Circ.70/Rev.1 通告：2020 年壓艙水管理系統之調試測試指南

1. 待廠商整理有關調試試驗流程圖(包含測試廠商之認可方式)，並評估後續與航港局進行細部討論之需求。

(七)PPR.1/Circ.9 通告：修訂丙烯酸甲酯及甲基丙烯酸甲酯之載運要求

1. 請廠商調整該通告評估表中適用船舶之說明，以利明確適用之船舶類型。

(八)PPR.1/Circ.10 通告：根據 MARPOL Annex II 及 IBC Code 重新審議 MEPC.2 通告清單 2 及清單 3 所列液體物質之臨時分類貨物標準

1. 請廠商調整該通告評估表中適用船舶之說明，以利明確適用之船舶類型。
2. 請廠商於該通告評估表之建議作法說明中，說明該通告無內國法化需求之原因。

二、 「類型(性質)」欄位中分類為「其他」之項目，請廠商補充說明以利後續閱讀理解。

三、 本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

四、 本次尚未討論之議題(MSC 102 決議案評估表以及 MSC 102 通告評估表)，請廠商再安排工作會議接續討論。

五、 為確保本案之獨立性及專業性，並加速內國法化作業之推動，建議於完成 MSC 或 MEPC 相關研析作業並產出因應事項分析表後，後續配合本局規劃之審查方式協助辦理。

柒、 散會: 下午 5 點 00 分。

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案第一次工作會議

一、 時間：110 年 7 月 6 日(星期二)下午 2 時 00 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai

三、 主持人: 劉組長嘉洪(王副組長大明代) 王大明

四、 出席人員：

單位	簽名
交通部航港局	黃宇欣
	戴恒登
	黃馨靜
	林宜雅
	林琴玲
海員總工會/財團法人中國驗船中心	黃琪芬
	張明雄
	吳昌政
	葉儒生
	黃斯嘉

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案

第二次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 110 年 7 月 28 日下午 2 時 00 分

貳、 會議地點： 遠端視訊開會

參、 主席： 劉組長嘉洪　　紀錄：黃斯寬

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

議題一：廠商說明依據第一次工作會議決議修正之第 75 屆海洋環境保護委員會會議(MEPC(75))決議案、通告評估表，並進行討論。

議題二：廠商說明依據第一次工作會議決議草擬之壓艙水管理系統調試試驗流程圖，並進行討論。

議題三：廠商說明第 102 屆海事安全委員會會議(MSC(102))所採納之決議案、通告等處理方式，並進行討論。

陸、 結論：

一、議題一：依據第一次工作會議決議修正之第 75 屆海洋環境保護委員會會議(MEPC(75))決議案、通告評估表

(一)經修正之第 75 屆海洋環境保護委員會會議(MEPC(75))決議案評估表，除部分文字修正建議外，同意修正內容。

(二)經修正之第 75 屆海洋環境保護委員會會議(MEPC(75))通告評估

表，除部分文字修正建議外，同意修正內容。

二、議題二：草擬之壓艙水管理系統調試試驗流程圖

(一)請廠商於壓艙水管理系統調試試驗流程圖中，於船舶所有人向主管機關申請短證效期再展延之步驟，補充船舶所有人應在申請展延時檢附無法完成之具體事證、後續因應措施以及完成期限之說明。

(二)備註 3 有關調試試驗之執行單位，同意由認可組織接受或認可之第 3 方測試執行。

三、議題三：第 102 屆海事安全委員會會議(MSC(102))所採納之決議案、通告等處理方式

(一)MSC.474(102)決議案：海上人命安全國際公約(SOLAS)修正案

1. 請廠商修正摘要內容第一條文字，將文字「主管機關之國家標準」修正為「主管機關所定之標準」。

2. 請廠商修正摘要內容第七條文字，將文字「分艙」修正為「隔艙」；並補充本條之細部說明，以利明確該修正內容。

(二)MSC.477(102)：國際海運危險品章程修正案

1. 請廠商針對本決議案內容中，補充有關於載運各類危險品皆適用之綜合性規定之內容說明(如摘要內容第三條、第五條及第七條)。

(三)MSC.479(102)決議案：經修訂之駛上駛下船運輸道路車輛繫固布置準則

1. 請廠商於會後蒐集其他國家針對違反貨物繫固相關規則之船舶是否有對應之罰責等因應措施。

(四)MSC.1/Circ.1619 通告：關於繫泊裝置設計和挑選安全繫泊之適當繫泊設備和舾裝件準則

1. 配合 MSC.474(102)決議案進行文字修訂。

2. 請廠商補充本準則之適用範圍，如側風強度等環境因素。

(五)MSC.1/Circ.1620 通告：繫泊裝置(包含纜繩)之檢查和維護準則

1. 配合 MSC.474(102)決議案進行文字修訂。

(六)MSC.8/Circ.1 通告：自願提前執行 MSC.474(102)決議案通過之 SOLAS 規則 II-1/12

1. 請廠商評估我國是否有提前執行該修正內容之需求並提供建議，若無相關需求則維持原公約修正案生效時程。

(七)MSC-MEPC.5/Circ.7/Rev.1 通告：國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程第 17 章及第 18 章修正生效，將修訂證書替換現行證書之指南

1. 因我國認可組織(RO)已依據該通告採取相關措施，故本通告無需特別處理，請廠商將原摘要內容補充說明之我國認可組織(RO)因應情況調整至國際航線建議做法中，並敘明本通告無需特別處理。

四、 有關國內航線之建議作法，部分決議案、通告之建議係以公告採用之

方式適用於國內航線船舶，後續航港局將進行內部討論，確認該作法之可行性並提供修正意見。

五、 有關決議案/通告評估表，請廠商評估是否能新增欄位，以利主管機關於後續執行時可明確辨別各決議案、通告除一般性公告採用，是否有額外因應措施之需求。

六、 本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

七、 下述通告內容因與內國法化無關，故無採用逐項討論，後續若有修正意見將另以郵件提供：MSC.1/Circ.1635、MSC.1/Circ.1636/rev.1、MSC.1/Circ.1637、MSC.1/Circ.1164/Rev.22、SN.1/Circ.243/Rev.2/Corr.1、SN.1/Circ.339、SN.1.Circ.340、COLREG.2-Circ.75、MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.2、MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1、MSC.1/Circ.797/Rev.35、MSC.7/Circ.1/Rev.24、MSC-MEPC.6/Circ.19 等共計 13 份文件。

柒、 散會: 下午 5 點 40 分。

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案第二次工作會議

一、 時間：110 年 7 月 28 日(星期三)下午 2 時 00 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai

三、 主持人: 劉組長嘉洪 劉嘉洪

四、 出席人員：

單位	簽名
交通部航港局	
	王大明
	黃宇欣
	戴恒發
海員總工會/財團法人中國驗船中心	張明雄
	吳昌政
	李德生
	黃斯翫
	曾郁安

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案

第三次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 110 年 9 月 28 日下午 2 時 00 分

貳、 會議地點： 遠端視訊開會

參、 主席： 劉組長嘉洪(王副組長大明代)　　紀錄：黃斯寬

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

議題一：廠商說明第 76 屆海洋環境保護委員會會議(MEPC(76))決議案、通告等處理方式，並進行討論。

議題二：廠商說明第 103 屆海事安全委員會會議(MSC(103))所採納之決議案、通告等處理方式，並進行討論。

陸、 結論：

一、有關決議案/通告評估表決議如下：

(一)MEPC.328(76)決議案：防止船舶污染國際公約附錄 VI 修正案

1. 由於本決議案涉及之船舶適用範圍較為複雜，請廠商協助補充有關於 EEDI、EEXI 及 CII 相關規定之適用範圍，以利後續判讀。
2. 有關環島航線之議題，由於該議題係我國國內實務需求而非決議案之要求項目，請廠商補充說明以利後續作業。

3. 由於本次新增之 EEXI 規定與現有之 EEDI 規定之要求相近，為利後續有關單位明確其差異，請廠商補充說明有關 EEXI 與 EEDI 要求值之差異。

4. 有關無人無動力駁船之議題，其涉及有關船舶不符合規定係因突發狀況且通報主管機關，或是為蓄意違規，上述兩種狀況之裁量應有所不同，故請廠商協助與本局企劃組法規科確認相關裁罰方式。

(二)MEPC.334(76)決議案：2021 年現成船能源效率指數(EEXI)檢驗與發證準則

有關於本決議案摘要內容中所提及之「驗證人員」一詞，由於該名詞在實務上較不出現，請廠商補充本決議案對於「驗證人員」一詞之名詞定義。

(三)MEPC.335(76)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

1. 有關於船舶主機越控使用後通報 IMO 之方式，請廠商協助研議是否適合與過去 DCS 之通報機制相同。

2. 因本決議案涉及船舶實際作業上進行越控操作之相關操作及記錄方式，為利後續作業及因應，請廠商補充說明有關於主機越控系統操作及記錄之相關內容。

3. 請補充本決議案與 ISM 是否有關，並請廠商補充說明本決議案

有關 ISM 之相關要求。

4. 有關本決議案摘要內容之二、(三)段，為利後續人員明確相關職責，請廠商調整該段落後段之文句用詞。

二、 本次會議主要針對低硫燃油以及節能減碳之議題相關之決議案/通告進行討論，並已於本次會議完成 MEPC.328(76)、MEPC.333(76)、MEPC.334(76)、MEPC.335(76)、MEPC.336(76)、MEPC.337(76)、MEPC.338(76)、MEPC.339(76)、MEPC.1/Circ.795/Rev.5、MEPC.1/Circ.850/Rev.3 以及 MEPC.1/Circ.884/Rev.1 決議案/通告共 11 份文件之討論，除上述修正內容外其餘無意見。

三、 本次尚未討論 MEPC 76 決議案/通告評估表部分內容(MEPC.329(76)、MEPC.330(76)、MEPC.331(76)、MEPC.332(76)、MEPC.1/Circ.892、MEPC.1/Circ.893、MEPC.1/Circ.894、MEPC.1/Circ.895)，以及 MSC103 決議案/通告評估表，請廠商再安排工作會議接續討論。

柒、 散會: 下午 5 點 00 分。

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案第三次工作會議

一、 時間：110 年 9 月 28 日(星期二)下午 2 時 00 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai

三、 主持人: 劉組長嘉洪 王大明代

四、 出席人員：

單位	簽名
交通部航港局	
	黃字欣
	黃張威
	黃冠銘
	戴恒榮
海員總工會/財團法人中國驗船中心	張明旺
	吳昌政
	蔡德生
	黃斯寬

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案

第四次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 110 年 10 月 7 日下午 2 時 00 分

貳、 會議地點： 遠端視訊開會

參、 主席： 劉組長嘉洪(王副組長大明代)　　紀錄：黃斯寬

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

廠商接續第三次工作會議，說明前次會議尚未討論之第 76 屆海洋環境保護委員會會議(MEPC(76))決議案、通告等處理方式，以及第 103 屆海事安全委員會會議(MSC(103))所採納之決議案、通告等處理方式，並進行討論。

陸、 結論：

一、有關決議案/通告評估表決議如下：

(一)MEPC.330(76)決議案：防止船舶污染國際公約附錄 I 及附錄 IV 修正案(無人無動力駁船特定檢驗發證要求之豁免)

1. 由於該決議案涉及交通部與主管機關委託之驗船機構簽署委託合約之相關事宜，而現行委託合約為一年一簽，但該決議案將於明年 11 月生效，故請研究團隊協助與交通部航政司確認在我國尚未公告採用該決議案前，將相關決議案內容納入今年年底

新簽之委託合約中之可行性。

(二)MEPC.331(76)決議案：管制船舶有害防污系統國際公約修正案

1. 由於該決議案涉及港口國之權責，除原先建議以船舶法第 101 條公告採用之依據外，亦請廠商補充建議以商港法第 75 條公告採用。

(三)MEPC.1/Circ.894 通告：海洋垃圾之研究成果分享及鼓勵研究以更好的了解船舶塑膠微粒

1. 請廠商修正該通告之中文名稱翻譯以利閱讀。

(四)MEPC.1/Circ.895 通告：2008 年氮氧化物技術章程之統一解釋

1. 請廠商補充說明該通告所列名詞統一解釋之詳細內容。
2. 由於該通告涉及柴油機之機組(Engine Group)、母型機(Patrant Engine)及成員機(Member Engine)之相關內容，故請廠商補充說明有關機組、母型機及成員機之相關資訊。
3. 我國已採用 NOx Code，故請廠商於國內法現況中，補充我國先前採用 NOx Code 之公文文號。
4. 有關該通告所涉及之裁量事項，因該裁量事項並非常見案例而較屬例外情況，且不同案件之處理作法亦有所差別，故請廠商進一步於建議作法中補充相關建議及原因，不排除發生時再採個案判定。

(五)MSC.482(103)決議案：海上人命安全國際公約修正案

1. 請廠商補充該決議案有關水位偵測器替代方式之詳細內容。

2. 請廠商於建議做法中補充說明，以明確後續若採用MSC.8/Circ.2通告並提前執行相關規定時，係僅針對該決議案中有關SOLAS Reg. III規則33之內容。

(六)MSC.486(103)決議案：1978年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約修正案

1. 因該決議案涉及船員相關規定，故請廠商於建議事項中公告採用之依據修正為「船員法第89條」。

(七)MSC.487(103)決議案：航海人員訓練、發證及當值標準章程A部分修正案

1. 因該決議案涉及船員相關規定，故請廠商於建議事項中公告採用之依據修正為「船員法第89條」。

(八)MSC.488(103)決議案：經修訂之救生設備測試建議案

1. 請廠商協助補充該決議案所提及孔隙度測試之詳細說明。

(九)MSC.490(103) 決議案：優先考慮船員接種新型冠狀病毒疫苗之建議措施

1. 因該決議案之權責單位係屬船員組，故請廠商於建議作法中敘明由船員組評估該決議案是否須提供其他外單位知悉。

(十)MSC.1/Circ.1101/Rev.3通告：船舶/港口端口－拖船援助之可行性

1. 因該通告所述內容亦與港務公司有關，故請廠商於影響對象與

建議做法中增列港務公司。

（十一） MSC.1/Circ.1578 通告：使用救生艇安全棄船演習準則

1. 由於該通告提及在進行演練前應確認救生艇經過正確保養，故請廠商協助提供有關船上救生艇保養之相關 IMO 通告。

2. 請廠商協助對該通告進行全文翻譯。

（十二） MSC.1/Circ1638 通告：海上自主水面船舶之監管範圍界定之產出

1. 請廠商協助補充該通告之內容摘要，以利後續參考使用。

（十三） MSC.1/Circ1639 通告：船上網路保全準則

1. 國內現況說明中已敘明我國因應美國海岸巡防隊 CVC-WI-027(1)指南之相關作為，請廠商補充公文文號等相關資料。

（十四） MSC.1/Circ.1641 通告：船長 24 公尺以上之漁船航行至極區水域之安全措施準則

1. 由於該通告並非強制性文件，故請廠商於建議做法中補充說明以強調該通告為建議性質。

（十五） MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1 通告：海上網路風險管理準則

1. 因該通告提及有關於網路風險管理之組成要素及相關建議，雖非本次修正內容，但為利後續參考使用，請廠商補充相關重點內容之摘要翻譯。

（十六） MSC.8/Circ.2 通告：自願提前執行海上人命安全公約(SOLAS)

及救生設備章程(LSA Code)

1. 因自願提前執行公約修正內容可能影響檢驗及港口國管制(PSC)之相關權責，請廠商補充說明該通告所提前執行之相關內容對於後續我國檢驗及 PSC 之相關影響。

二、 本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

三、 會後請廠商協助整理 2022 年即將生效之相關決議案清單，並以電子郵件方式提供給本局船舶組。

四、 有關本次討論之 MEPC(76)決議案/通告及 MSC(103)決議案/通告評估表之相關內容，後續請廠商再以電子郵件方式與承辦單位確認修正內容。

柒、 散會: 下午 5 點 10 分。

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案第四次工作會議

一、 時間：110 年 10 月 7 日(星期四)下午 2 時 00 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai

三、 主持人: 劉組長嘉洪 王大明代

四、 出席人員：

單位	簽名
交通部航港局	
	黃宇欣
	張威
	賞恒發
海員總工會/財團法人中國驗船中心	張明雄
	簡政
	柴德生
	黃洪章
	蕭斯寬
資策會	柯亦儒
	陳文斌

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案

第五次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 111 年 2 月 18 日下午 2 時 00 分

貳、 會議地點： 遠端視訊開會

參、 主席： 劉組長嘉洪(王副組長大明代)　　紀錄：黃斯寬

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

廠商說明因應第二期期中審查意見修正評估方式之相關內容、MSC 第 104 次會議採納之決議案/通告等處理方式以及 IMO 第 32 次大會中與海事安全及海洋環境保護相關之會議重點，並提請討論。

陸、 結論：

一、有關決議案/通告評估表決議如下：

(一)MSC.491(104)決議案：1966 年載重線國際公約 1988 議定書修正案

1. 有關「速動或單作用類型」之中文翻譯，請廠商確認其用字是否正確。

廠商回覆：參考 CR 鋼船規範第 II 篇，將修正為「快速動作型或單一動作型」。

(二)MSC.492(104)決議案：國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程修正案

1. 有關「速動或單作用類型」之中文翻譯，請廠商確認其用字是否正確。

廠商回覆：參考 CR 鋼船規範第 II 篇，將修正為「快速動作型或單一動作型」。

(三)MSC.493(104)決議案：簡式航行資料紀錄器之性能標準(MSC.163(78)及其修正案)之修正案

1. 請廠商於建議做法中補充 MSC.163(78)及 MSC.214(81)決議案之處理方式。

廠商回覆：配合修正。

(四)MSC.494(104)決議案：航行資料紀錄器之性能標準(MSC.333(90)決議案)之修正案

1. 請廠商於建議做法中補充 MSC.333(90)、MSC.214(81)以及 A.861(20)決議案之處理方式。

廠商回覆：配合修正。

(五)MSC.1/Circ.1613/Rev.1 通告：鈦衛星的臨時服務手冊

1. 本案之建議作法，請廠商補充提供予航安組參考。

廠商回覆：配合修正。

二、有關第二期期中審查意見修正評估方式之相關內容：

(一)有關影響評估，請廠商補充說明其撰寫之評估方式。

廠商回覆：若建議修正法律、修正規則或公告採用層面時，因具有

其強制性，故將對其進行影響評估，主要評估方式如下：

1. 若為國際公約之規定或強制性章程修正案，因該規範為統一之國際標準且其於國際上有統一之生效時程，故無須特別針對該規定之實施進行影響評估(因其為我國落實 III Code 精神必要採納或落實之規定)。此外，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。

三、本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

柒、 散會: 下午 5 點 00 分。

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案第五次工作會議

一、 時間：111 年 2 月 18 日(星期五)下午 2 時 00 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai

三、 主持人: 劉組長嘉洪 （王副組長大明 代）

四、 出席人員：

單位	簽名
交通部航港局	
	王大明
	曹張威
	貳恒發
海員總工會/財團法人中國驗船中心	張明雄
	吳昌政
	葉倍生
	黃斯嘉
	施國忠

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案

第六次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 111 年 3 月 9 日上午 9 時 30 分

貳、 會議地點： 遠端視訊開會

參、 主席： 劉組長嘉洪　　紀錄：黃斯寬

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

廠商說明因應第五次工作會議修正評估表之相關內容、MEPC 第 77 次會議採納之決議案/通告等處理方式，並提請討論。

陸、 結論：

一、有關決議案/通告評估表決議如下：

(一)MEPC.340(77)決議案：2021 年廢氣清潔系統準則

1. 請廠商補充說明排放水(discharge water)以及排出水(bleed-off water)是由何種廢氣清潔系統(EGCS)型式(開環或閉環式)排放。

   廠商回覆：配合修正。

2. 有關我國採用「防止船舶污染國際公約」附錄 VI「防止船舶空氣污染規則」規定，請廠商補充依船舶法採納依據。

   廠商回覆：配合修正。

3. 請廠商於建議做法中補充 MEPC.259(68)決議案之處理方式。

廠商回覆：配合修正。

(二)MEPC.1/Circ.883/Rev.1 通告：單一監測儀器故障時而持續顯示其合規之指示以及 EGCS 不符合 EGCS 準則時應採取之建議措施指南

1. 有關我國採用「防止船舶污染國際公約」附錄 VI「防止船舶空氣污染規則」規定，請廠商補充依船舶法採納依據。

廠商回覆：配合修正。

(三)MSC-MEPC.5/Circ.16 通告：對代表主管機關之認可組織進行授權之合約模板

1. 有關本通告標題之「合約模板」，請廠商調整翻譯用詞。

廠商回覆：將參考其意義將翻譯修改為「架構範例」。

二、有關因應第五次工作會議結論修正之評估表內容：

(一)MSC.482(103)決議案：海上人命安全國際公約修正案

1. 有關修正救生艇 5 節下水試驗內容之影響評估，請敘明是否影響現成船或只有新造船。

廠商回覆：該修正內容僅影響新造船，將配合修正文字。

三、本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

四、後續預計將於 2022 年 3 月 30 日下午 2 時將舉行成果座談會，請廠商準備相關報告內容。

柒、 散會: 上午 11 點 30 分。

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案第六次工作會議

一、 時間：111 年 3 月 9 日(星期三)上午 9 時 30 分

二、 地點：視訊會議，連結為：https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai

三、 主持人: 劉組長嘉洪 劉嘉洪

四、 出席人員：

單位	簽名
交通部航港局	
	黃宇欣
	戴恒發
海員總工會/財團法人中國驗船中心	黃洪喬
	張明維
	呂昌政
	葉德生
	黃斯寬

交通部航港局

「110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案」
第一期期中報告修正檢視表

單位	項次	審查意見	意見回覆	報告修正頁碼
林審查委員沛樵	1	有關本標案 MSC.478(102)決議案翻譯內容，與實務使用上略有差異，請廠商參考實際使用之習慣修正翻譯內容： (1) A3-44 第七行 STCW「Code」所要求之證書原文為 under STCW 「Convention」非 code 而 code 僅是 convention 的一部分，請更正為 Convention。	感謝委員指導，已依委員意見修正。 (1) 已將翻譯內容「Code」改為「Convention」。	A3-44
		(2) A3-44 第七行證書或證明文件清單，同一翻譯名詞 Documentary Evidence 前後需一致，不宜前面用「證明文件」，後面又譯成書面證明。比較精準的應該是譯成「書面證明」。	(2) 已統一修正為「書面證明」。	A3-44
		(3) A3-44 第 8 行及第 9 行：其在船舶上應履行之能力、職責、功能及特定職能，建議更正為：授權其在船舶上得履行…及被指派之特定職能。	(3) 已依委員意見修正。	A3-44
		(4) A3-44 表第四項證明「承認」證書的簽署更正為「認可」，報告內所有此名詞也請一併更正。	(4) 已依委員意見修正。	A3-44
		(5) A3-47 第二項極區水域航行船舶基本訓練：	(5) 參考「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」之	A3-47

a

		原文為 Ship operation in polar waters，Operation 宜譯為「作業」或「操作」，因為航行的定義並不包含錨泊中之船舶。 (6) A3-49 符合規則 VI/1(基本訓練)有關「個人救生技能」建議宜更正為「人員求生技能」。	用字，修改為「船舶極區水域營運基本訓練」。 (6) 已依委員意見修正。	 A3-49
	2	有關本標案 MSC1/Circ.1620 通告之翻譯內容，與實務使用上略有差異，請廠商參考實際使用之習慣修正翻譯內容： (1) 1.1 目的 包括纜繩和「纜尾」建議譯成「繫泊短纜」。 (2) 2.5「繫泊和卸泊」建議譯成「繫纜和解纜」。 (3) 2.5「不包括協助拖船的港內船」建議譯成「不含港勤拖船」。 (4) 2.7「尾部」建議譯成「繫泊短纜」。 (5) 2.8「繫泊」建議譯成「繫纜」。 (6) 3.3.1，4.1.1，4.1.2，5.8「合成纜尾」建議譯成「繫泊短纜」。 (7) 6.2「纜繩」建議譯成「繫泊鋼索」。 (8) 6.2「纜尾」建議譯成「繫泊短纜」。	感謝委員指導，將依委員意見修正翻譯用字。 (1) 已依委員意見修正。 (2) 已依委員意見修正。 (3) 已依委員意見修正。 (4) 已依委員意見修正。 (5) 已依委員意見修正。 (6) 已依委員意見修正。 (7) 已依委員意見修正。 (8) 已依委員意見修正。	 A3-70 A3-70 A3-70 A3-70 A3-70 A3-71、A3-73 A3-73 A3-73
	3	有關本標案 MSC1/Circ.1619 通告之翻譯內容，與實務使用上略有差異，請廠商參考實際使用之習慣修正翻譯內容：	感謝委員指導，將依委員意見修正翻譯用字。	

b

		(1) 2.2 進行纜繩「裝卸」建議譯成「操作」。	(1) 已依委員意見修正。	A3-64
		(2) 2.5「線芯」建議譯成「鋼絲索」;「纜尾」建議譯成「繫泊短纜」。	(2) 已依委員意見修正。	A3-64
		(3) 2.12「運行服務中」建議譯成「作業中」。	(3) 已依委員意見修正。	A3-65
		(4) 4.2.1「靠近」建議譯成「進出」。	(4) 已依委員意見修正。	A3-65
		(5)4.2.2「進入」建議譯成「進出」。	(5) 已依委員意見修正。	A3-65
		(6) 5.1.1「專用導纜器」建議譯成「專用導纜口」。	(6) 已依委員意見修正。	A3-65
		(7) 5.1.8.4 使用「錨鍊扣」建議譯成「繫纜制動索」。	(7) 已依委員意見修正。	A3-66
		(8) 5.1.10「標示牌」建議譯成「標示」。	(8) 已依委員意見修正。	A3-66
		(9) 5.2.8.1「疊接」建議譯成「編接」。	(9) 已依委員意見修正。	A3-67
		(10) 5.2.8.4「鋼絲」建議譯成「鋼索」。	(10) 已依委員意見修正。	A3-67
劉評審委員德財	1	(1) MEPC.2/Circ.26 及 PPR.1/Circ.9 為 IBC Code 臨時液體物質之載運要求 (2) 依據化學液體船構造與設備規則第 3 條第三項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。總噸位未滿一百五十者得由造船技師簽證認可。 (3) MEPC.2/Circ.26 及	感謝委員指導，依據化學液體船構造與設備規則第 3 條第三項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認可之。總噸位未滿一百五十者得由造船技師簽證認可，惟該規則並無提供統一之評估方式，考量該二通告為 IMO 所提供之統一標準，並參考我國法規體制中公告採用之位階等同於子法位階，而行文之位階則為行政指導，為統一後	

c

		PPR.1/Circ.9 尚屬船舶法子法「化學液體船構造與設備規則」可執行之範疇，建議主管機關通告驗船機構與造船技師公會，免依據船舶法 101 條辦理公告採用。	續處理方式爰建議以公告採用之方式處理。	
	2	MSC.481(102)為修訂救生設備使用和安裝反光材料建議案，建議除依船舶法 101 條公告採用外，並修訂船舶設備規則第 30 條第二項第七款增訂反光材料之材質，國內船舶並無依船舶法第 101 條公告而有適用疑慮(船舶法為國籍船舶均適用，非國際航行船舶應否納入，一般均在相關規則經考量國內需求予以增修)。	感謝委員指導。因考量該決議案係配合 SOLAS 相關規定，而國內航線船舶原則上不適用 SOLAS，故將建議方式修正為：建議發函予國內相關業者提醒該建議性文件，並於後續考量是否於船舶設備規則中納入相關規定。	A2-26
	3	MSC 通告案 39 件(依據船舶法 101 條公告採用 23 件)，經查通告均屬指南、準則、程序、措施、解釋或報告，非國際公約或協定及其附約所訂標準、建議、辦法或程式之修訂，是否符合船舶法第 101 條之規定而公告採用有疑慮。	感謝委員指導。本案於評估通告性質時亦將評估其是否為國際公約或協定及其附約所訂標準、建議、辦法或程式，若通告內容屬指南、準則、程序、統一解釋者，因其亦屬落實公約規定之一環，爰亦屬船舶法第 101 條採用適用範圍。	
	4	(1) MSC.1/Circ.1175/Rev.1 為修訂船舶拖曳及繫泊設備指南，MSC.1/Circ.1624 為載運木材甲板貨物之安全操作章程修正，建議修訂船舶設備規則，增訂有關船舶拖曳及繫固設備之規定。	(1)感謝委員指導。有關 MSC.1/Circ.1175/Rev.1 通告，因考量該決議案係配合 SOLAS 相關規定，而國內航線船舶原則上不適用 SOLAS，故將建議方式修正為：建議發函予國內相關業者提醒該建議性文件，並於後續考量是否於船舶設	A2-29

d

			備規則中納入相關規定。 有關 MSC.1/Circ.1624 通告,因我國國輪國內航線無此種船舶,故無迫切需求,仍維持原建議暫不處理。	
		(2) MSC.1/Circ.1353/Rev.2 為修訂貨物繫固手冊準備準則,Msc.1/Circ.1623 貨物裝載或繫固安全實踐章程,建議修訂船舶設備規則,增訂有關船舶海上運送之貨櫃繫固設備之規定。	(2)感謝委員指導。已依據委員意見改為建議修訂船舶設備規則	A2-30
		(3) MSC.1/Circ.1430/Rev.2 為修訂 RO/RO 船舶固定式水基滅火系統之設計與認可準則,建議修訂船舶設備規則,增訂有關船舶固定式水基滅火系統之裝設規定。另 FSS Code 應可依船舶法第 101 條公告採用。	(3)感謝委員指導。因考量該決議案係配合 SOLAS 相關規定,而國內航線船舶原則上不適用 SOLAS,故將建議方式修正為:建議發函予國內相關業者提醒該建議性文件,並於後續考量是否於船舶設備規則中納入相關規定。	A2-32
		(4) MSC.1/Circ.1572/Rev.1 有關 SOLAS 公約第 II-1 及第 XII 章之規定,因 SOLAS 公約已公告採用,建議修訂船舶設備規則。	(4) 感謝委員指導。已依據委員意見改為建議修訂船舶設備規則	A2-33
		(5) MSC.1/Circ.1588/Rev.1 為修訂載運危險品之緊急應變程序,船舶危險品裝載規則已有述及應檢視是否修訂該規則。	(5)感謝委員指導。因考量該決議案係配合 SOLAS 相關規定,而國內航線船舶原則上不適用 SOLAS,故將建議方式修正為:建議發函予國內相關業者提醒該建議性文件,並於後續考量是否於船舶危險品裝載規則中納入相關規定。	A2-34
		(6) MSC.1/Circ.1599/Rev.1	(6)依據本報告表 4:法制	

		為修訂高猛沃斯田鐵在低溫應用之臨時準則，且在船舶建造時在驗船機構辦理檢驗予以查核即可。	化位階與情況對照表，該項內容較屬公告採用之範疇。	
		(7) Msc.1/Circ.1619 及 Msc.1/Circ.1620 併 MSC.474(102)研究團隊建議，依據船舶法第 101 條公告採用並修訂船舶設備規則。	(7)本案建議作法已與委員建議做法相同。	
		(8) Msc.1/Circ.1621 及 Msc.1/Circ.1622 為已依船舶法 101 條之規定於 106 年 6 月 16 日公告採行 IGF Code，建議依船舶法第 37 條制訂子法。	(8)謝謝委員指導，因適用 IGF Code 之船舶不同於 IBC、IGC Code 之船舶另外持有一張證書，而係載於 SOLAS 原先規範之客船安全證書或是貨船安全構造證書內容中，爰建議比照當初公告採用 IGF Code 之方式採用該二通告，以避免另訂子法後與現行做法產生競合。	
		(9) Msc.1/Circ.1626 為 SOLAS III/21 及 III/31.1 之救生艇和救難艇之統一解釋，建議檢視船舶設備規則救生設備篇之規定是否修訂。	(9) 謝謝委員指導，惟目前船舶設備規則救生設備篇並無遇到 SOLAS III/21 及 III/31.1 之情況爰暫不需建議修訂。	
		(10) Msc.1/Circ.1627 第二代完整穩度臨時準則，建議檢視「船舶艙區劃分規則第三章船舶穩度之特別要求」之規定是否修訂	(10) 謝謝委員指導，惟該通告目前只是臨時性準則，尚未影響 SOLAS 中有關穩定之 IS Code 標準，故船舶艙區劃分規則第三章船舶穩度之特別要求尚無修正需求。	
		(11) Msc.1/Circ.1628 為標準化之救生設備評估及測試報告表修定(個人救生設備)、Msc.1/Circ.1629 為標準化之	(11)感謝委員指導。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	A2-45 至 A2-50

		救生設備評估及測試報告表修定(目視/視覺信號)、Msc.1/Circ.1630 為標準化之救生設備評估及測試報告表修定(救生艇筏)、Msc.1/Circ.1631 為標準化之救生設備評估及測試報告表修定(救難艇)、Msc.1/Circ.1632 為標準化之救生設備評估及測試報告表修定(下水及登乘裝備)、Msc.1/Circ.1633 為標準化之救生設備評估及測試報告表修定(個人救生設備)等五件，建議檢視船舶設備規則救生設備編章，納入救生設備船舶所有人應檢具「評估及測試報告表」的可行性。 (12) Msc.1/Circ.1634 為涉及 SOLAS 公約第 II-2 章防火規定，建議依下列處理：有關防火構造規範，納入「船舶防火構造規則」修訂。有關配膳室之烹飪設備，納入「船舶設備規則第四編居住與康樂設備之廚房與配膳室」之相關規定予以修訂。	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。 (11) 感謝委員指導。該通告內容與「船舶設備規則第四編居住與康樂設備之廚房與配膳室」規定內容無關，爰無須修正，另是否需納入納入「船舶防火構造規則」修訂，本報告已做出以下建議：雖該統一解釋主要針對國際公約內容作出解釋，非適用該公約之船舶不適用，建議日後若有需求時可考量納入船舶防火構造規則。	

	5	報告書 IMO 相關決議通告因應事項評估分析表之表頭-建議作法所列「國際航線與國內航線」，因以航線別區分國際與國內航行，無法完整表達國內船舶概況，建議修改為「公約船舶與非公約船舶」。	感謝委員指導，針對委員所提之意見，於評估表中之「適用船舶」欄位，將對於各決議案所適用之船種以及航線進行說明。 有關建議做法區分為「國際航線與國內航線」之原因，主要係因本評估之目的在於建立一個通用模板供航政機關後續判斷，若以公約船、非公約船來做為區分，因各公約之適用範圍不同，例如 SOLAS 原則上適用於總噸位 500 以上貨船，但 SOLAS IV 亦適用總噸位 300T 以上貨船，而 MARPOL 附錄 V(防止垃圾污染)適用所有船舶，恐造成判斷適用性之困難而影響後續修法判斷。	
	6	航港局於 103 年辦理 IMO 自願稽核，IMO 稽核員認為國際公約依據船舶法第 101 條公告採用，僅完成初步非完整之內國法化 (1) 103 年辦理 IMO 自願稽核時全程代表台加海事參與之馬豐源教授於 110 年 8 月 3 日航港局召開之「110 年度符合國際海事組織履約章程(III Code)之海事管理系統建置」案期中審查會議，述及前次稽核時，讓稽核員感到滿意的部分為船員組實踐 STCW 之作	感謝委員指導，針對該議題統整回覆如下： (1) 依據目前 III Code 稽核結果來看，公約內國法化是缺失最多的項目，意涵著國際上雖然大多數國家都有其落實之方式，但也都無法完美，故研究團隊目前所提作法係考量我國現行法制體制下務實可行做法。 (2) 有關是否除公告採用外亦納入相關子法之作法，研究團隊亦贊同此說法。但嚴格來說稽核	

h

		為，其他若以船舶法第101條或商港法第75條解釋為內國法化做為者，則不受稽核員接受。 (2) 船員組辦理與船員相關之國際公約STCW及MLC等公約，除依船員法第89條公告採用外，並同步辦理船員法子法之修定。 (3) 依據IMO秘書處已出版完成68個會員國之四份稽核綜合報告(Consolidated Audit Summary Report ,CASR)，公約內國法化是缺失最多的事項。。 (4) 我國船旗國管制(FSC)涉及之國際公約除依船舶法101條公告採用外，應完善船舶法子法之增(修)訂，而非僅持國際公約而執行船舶相關檢查業務否則辦理SOLAS第XIII章符合驗證之稽核，恐不易獲得稽核員認同公約內國法化之作為。	員不會干涉別國之立法體制，若以另一角度看，係因該作法能符合III Code之精神而被認同，簡而言之，公告採用再納入子法具有頒布法令、能執行該公權力、針對公約可能不清楚的細節進行說明，並有裁罰監管機制。故原則上，在符合上述III Code內容精神下，就不應該限制各國家之內國法化之方式。 (3) 考量我國船舶法所涉及之國際公約數量眾多(並且修訂次數頻繁)，且大多數屬船舶專業技術規範(例如IBC Code之貨物標準清單，FSS Code之消防設備標準、ESP Code之船舶測量厚度範圍等等)，若將此等細節一一納入子法中，一般人民恐仍無法了解內容且其條文格式亦將與IMO原先發出之決議案或通告內容有所不同(實務上有可能造成誤解之風險)，故在考量公告採用之位階與子法相同之情況下，不應限制只能採用修正子法之形式。綜上所述，修訂子法為內國法化其中之一方式，但並非唯	

			一符合 III Code 精神之方式，考慮到船員組及船舶組所職掌法規數量及性質不同之情況。研究團隊提供的是一個在務實精神上能符合 III Code 法條的精神，但又不會無謂浪費行政機關能量之建議，重點不應只著重在「公告採用」(實質法規命令)還是「修正子法」(法規命令)之形式，而是在符合 III Code 之執法精神上務實頒布法令、能執行該公權力、針對公約可能不清楚的細節進行說明，並有裁罰監管機制之作為。	
船舶組	1	本次承商將決議案及通告之3種翻譯需求，包括全文翻譯、摘要翻譯及無須翻譯之評估原則詳細列舉，並增列「裁量事項」欄位，以確保 IMO 要求各國主管機關待決定事項落實評估並經妥善處理，尚符合本組需求。	感謝指導。	
	2	第三章有關除 IMO 決議事項外之重要議題節錄，如屬後續主管機關有較多待評估、訂定作業流程或協調事項之複雜議題，建議應予特別提醒；另請概要說明第 10 項國內渡輪安全議題之提案內容，評估對於我國客船相關管理制度是否具參考價值，並請說明後續	感謝指導，將配合於報告本文中說明有關國內渡輪之相關議題及未來 IMO 之規劃。	P13 至 P14

		IMO 規劃於 MSC 第 105 次會議採納之強制力、適用對象及範圍。		
經濟部	1	請廠商後續在進行相關文件分析時，考量經濟部之權責以協助後續經濟部配合辦理相關案件。	感謝指導，目前已於第一期期中報告附件 2 之建議事項中，針對各決議案、通告之內容已有提出將相關文件提供予有關單位之建議，其中亦已包含經濟部，本案之後續處理，會留意將相關案件提供予經濟部。	
海委會	1	有關港口國聯絡點設置之議題，針對油污染之議題，我國目前係依據重大海洋油污染緊急應變計劃處理，其權責機構為交通部及海委會，但查相關文件，該連絡點應為單一受理窗口，建議待權責分配確認後再將相關資訊公布於適當網頁應較為合適。本會海巡署已設有 118 海上服務專線，關於油污染之相關案件亦有受理，相關資訊已在本會海巡署官方網站提供。	感謝指導，後續將配合辦理並將修正報告相關處。	P28
運研所	1	報告書第 15 頁到第 26 頁之表 5 至表 8，「生效日期」欄係指 IMO 委員會所訂生效日期，若為非強制性之決議或通	感謝指導，表 5 至表 8，「生效日期」欄係指建議我國採納後之生效日期，而非 IMO 委員會所訂生效日	P16 至 P27

		告(無具體生效日)，則留白或標示「未明訂」。	期，後續將原「生效日期」修正為「建議生效日期」，以茲明確該項目為對主管機關之建議。另有關 IMO 委員所訂之生效日期載於附件 2 個決議案與通告之基本資料。	
	2	報告書第 15 頁到第 26 頁之表 5 至表 8，「建議公告採用時間點」欄，建議改為「建議我國公告採用時間點」，以茲明確。	感謝指導，將配合修正。	P16 至 P27
	3	承上，此欄建議計畫執行機構在於衡酌國內若採用所需相關資源、業者因應準備時間等，應提出更明確的時間點 ，例如「2022 年 10 月底前」，俾利主管機關進行規劃、溝通、協調及公告等相關期程。	感謝指導，本案之主要目的在於針對 MSC、MEPC 兩委員會產出之文件，提供航政機關相關應對措施之建議，考量到目前無法掌握後續採納案件時之實際狀況，為避免在現階段明訂公告採用時間導致後續行政業務之困難，故仍保持目前建議方式應較為合適。	
	4	針對報告書第 A2-16 頁之 PPR.1/Circ..10 通告，研究團隊認為我國目前暫無此情況船舶，故無須處理；而第 A2-14 頁 MEPC.2/Circ.26、第 A2-15 頁 PPR.1/Circ.9 通告，研究團隊雖指出國內過去尚無遇到該情況，但仍建議依船舶法 101 條公告採用，標準似有差異，建議研究團隊說明。	感謝指導，所述文件 PPR.1/Circ.10 未採納之主因並非我國無此情況之船舶，係因該通告內容本身非針對船舶或主管機關之要求，僅為資訊性文件，而於建議欄中註明我國暫無此情況之船舶僅為補充說明。	
	5	針對報告書低硫燃油政策推動，部分船舶係採用洗滌器 Scrubber，建議可進一步蒐集 MEPC 對於 Scrubber 之推動	感謝指導，因有關脫硫器以及其洗滌水之相關內容並未於本次工作範疇中，若後續處理之 IMO 會議文件內	

		方向、使用 Scrubber 所增加之能源使用，以及空氣污染物與洗滌水排放標準之相關討論內容。	容若有論及相關議題，將整理並提供予有關單位參考使用。	
	6	因採用 IMO 決議案及通告等轉化為內國法化將涉及人民相關權利及義務，為確保順利接軌國際，建議於報告書第 15 及第 16 頁之表 5 及表 6 增列相關評估影響對象業別。例如:「2020 年船上裝載欲使用中燃油之船上取樣準則」涉及船舶運送業(如長榮、陽明海運等);「國際海運危險品章程修正案」除涉及船舶運送業，亦涉及海運承攬運送業(如台驊、中菲行等)。	感謝指導，本案已於附件 2 中敘明各案件所涉及對象，如航政機關、船舶所有人、造船技師、認可組織及服務供應商等，後續提供訊息予相關船舶所有人及業者應屬主管機關之權責。	
船員組	1	後續請廠商協助提供 IMO 決議案及通告中有關水面自主船舶以及有關 COVID-19 予船員有關之相關內容予船員組參考。	感謝指導，目前已於第一期期中報告附件 2 之建議事項中，針對各決議案、通告之內容已有提出將相關文件提供予有關單位之建議作法，後續處理將留意提供相關文件訊息予船員組。	
航安組	1	有關本案處理之通告 SN.1/Circ.339 及 COLREG.2-Circ.75，該兩案涉及為國際海域之議題，而航安組之權責範圍係處理有關國內海域之相關問題，故建議廠商修正分析表建議事項欄位，將相關文件轉知予航務組應較為合適。	感謝指導，後續將配合辦理。	A2-58 A2-60
	2	本案有關航安部分之 IMO 文件並未進行翻譯，請廠商考慮未來有關航安議題亦協助進	感謝指導，本案已與承辦組取得翻譯原則之共識，主要針對公約修正案、文件內容	

m

		行翻譯，以利我國善盡沿岸國權責進行適當處理。	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者進行翻譯，後續針對文件翻譯將依該原則辦理。	
企劃組	1	有關依據船舶法第 101 條公告採用之方式進行內國法化是否能滿足 III Code 所要求之效力之議題，航港局近年已建立相關程序並成立國際公約研議因應工作小組，並將相關文件列入管考。	感謝指導。	
	2	針對 IMO 相關文件之因應措施，係要實質進行修訂國內法規或以公告採用方式，後續建議船舶組可考量詢問立玄國際股份有限公司確認是否可以符合稽核要求。	感謝指導。	
港務組	1	在報告書中提到有關 2050 年溫室氣體排放減少 50%，但二氧化碳排放量係減少 70%，請廠商協助釐清上述兩點之差異。	感謝指導，所述減少 50%係指全球整體溫室氣體之減排目標，包含了二氧化碳、甲烷等，而減少 70%係單獨對於二氧化碳之單位運輸減排目標。	
	2	後續標案請廠商協助提供有關於網路風險管理議題之相關建議及措施。	感謝指導，目前已於第一期期中報告附件 2 之建議事項中，針對各決議案、通告之內容已有提出將相關文件提供予有關單位之建議作法，後續處理將留意提供相關文件訊息予港務組。	
交通部航政司	1	請廠商研究其他國家內國法化之方式，以利後續我國通過 III Code 之稽核。	感謝指導，惟不同國家其立法體制亦不相同(例如分為大陸法系與海洋法系)，研析各國其母法之內國法化	

n

			之法制化程序此並非本案之工作範疇。但後續決議案或通告研析過程中若其他國家有相關合適作法時亦會參考。	
	2	近年我國已有公告採用若干IMO相關規定，為使我國航運業者知悉我國已採用之相關規範，建議航港局研議統整已採用之相關公約規範，建立採用國際規範專區，提供相關使用者查詢及應用，以促使我國推動海運制度化國際化。	感謝指導。	
余主席建勳	1	建議廠商在分析各項文件時，提供對於各業務單位明確之建議以及相關因應做法，以協助各業管單位後續作業。	感謝指導，已統整於本報告附件2。	

o

交通部航港局

「110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案」
第二期期中報告修正檢視表

單位	項次	審查意見	意見回覆	報告修正頁碼
林審查委員沛樵	1	Industrial Personnel(IP)目前之中文翻譯為工業人員，請廠商評估翻譯是否恰當。	感謝委員指導，該詞亦可翻譯為產業人員，但參考目前IMO 對此之定義(指為至另一艘船舶或離岸設施進行海上工業活動，由船舶運送或居住於船上之人員)，以及我國目前船舶法部分條文修正案草案之翻譯，因產業人員較無法體現出工業活動之意涵，爰建議仍先維持工業人員之翻譯。	
	2	有關 MEPC.335(76)中所述「越控使用」一詞，請廠商評估是否修改為「超限使用」。	感謝委員指導，因英文原文為 override 一詞，故建議仍保留中文之越控一詞，但將相關文句修改為越控(超限)使用以利閱讀。	A2-80 至 A2-83
	3	A2-107 摘要內容建議修正為：本次修正有關操作級(Operational level)之定義，如下：作為負責船上航行(Navigational)及輪機(engineering)當值(watch)或定期與無人機械空間當值輪機員(designated duty engineer…之人員。	感謝委員指導，已依委員意見修正。	A2-107
	4	A2-112 ：MSC1/circ.1578 (1) MSC1/circ.1578 的目的是在防止救生艇演習發生事故以保障救生艇棄船演習的操作安全，故標題宜修正為：	感謝委員指導，已依委員意見修正。	P43 A2-112

		「使用救生艇棄船演習的安全準則」。 (2) 摘要內容：二之(二)修正為「演習的安全」之必要性(drill must be safe)。 (3) 二(五)「棄船演習」非屬於第二項內容，請修正為三棄船演習。 (4) 全世界每年因救生艇操演發生海難死亡之船員人數多於因其他海難死亡之船員人數，故 MSC1/circ.1578 雖屬建議性準則，仍建議將其納入國內航線之船舶安全營運與防止汙染管理規則。		
	5	決議案號 MSC.490(103)： (1) 儘管中央疫情指揮中心將船員列為我國 COVID-19 疫苗接種對象接種身分認定之「第三類 高接觸風險工作者」，然而目前公費疫苗施打作業船員卻被視為一般民眾，已無優先施打順序。 (2) 建議研究團隊將 IMO 23/APRIL/2021 通告 circular No.4204/ Rev 6 列入本決議案之相關文件，並說明目前歐美亞 58 個國家已將船員指定為關鍵工作人員 (key workers)。 (3) 「建議作法與監管方式」應無分「國際航線」或「國內航線」，都需將船員列為「第三類高接觸風險工作者」，為優先施打對象。 (4) COVID-19 疫苗倘未能	感謝委員指導，已依委員意見修正。	A2-110

		普及靠泊台灣港口之外國籍船東屬輪之船員，建議至少將國籍船東屬輪所聘僱之船員列入關鍵工作人員，能優先在國內港區船邊施打疫苗，另也應便利其在台灣上下船更換船員。		
劉評審委員德財	1	(P:A2-76) MEPC.331(76)： (1) 建議航港局與海委會及環境保護署會商，公告將將環丁烴(Cybutryne) 納入「列管毒性化學物質及其運作管理事項」附表 2 中，禁止將環丁烴(Cybutryne)使用於製造船舶防污漆。2023 年以後禁止塗裝或重新塗裝含環丁烴之塗料，對於已塗裝含塗料之船舶，規定需於公約生效後 60 個月(即 2028 年 1 月 1 日)以前將其移除或以隔離層將其隔離。(備註:環丁烴對多種海洋生物具有急性、慢性中毒，某些方面比氧化三丁錫(TBT)更具危害)。 (2)本修正案不涉商港法及其相關規則修訂，建議依船舶法第 101 條公告採行。 (3)鑒於船舶檢查的一致性，國際航線船舶由中國驗船中心執行檢查，國內航線船舶由航政機關檢查。管制船舶有害防污系統國際	(1) 感謝委員指導，環境保護署毒物及化學物質局已回應將納入考量，後續可再依其評估結果辦理。 (2)因該修正亦涉及 AFS 證書之修正且納入新的管控物質，爰建議仍依商港法公告採用以利作為後續 PSC 檢查之依據。 (3)該公約雖適用國際航線以及國內航線之船舶，惟僅航行國際航線之船舶須強制接受法定檢查進行確認，國內航線依據公約規定並	A2-76

		公約規定適用於所有船舶，且在業管機關公告禁止將環丁烴使用於製造船舶防污漆，不論國際國內航線船舶均應施行檢查，國際航線船舶之有害防污系統檢驗依船舶檢查規則第 5 條第 2 之(三)款檢查，國內航線船舶則修訂船舶檢查規則及小船檢查丈量規則予以納入檢查規定。	無明確檢查之規範。參考 MARPOL 附錄 VI 規則 14 有關船舶燃油硫含量之規範方式，我國亦採用源頭管制之方式而無針對國內航線船舶進行船舶檢查之規範，故此議題建議待環境保護署毒物及化學物質局評估結果後，依其結論再研議是否需航港局配合檢查。	
	2	(P:A2-96) MEPC.1/Circ.893：本案為國際海事組織(IMO)「海上人命安全國際公約(Solas)」第 XIII 章符合驗證之稽核問卷列有專項，為稽核重點之一。建請提供港務公司、經濟部工業港管理小組(和平港及麥寮港)、台灣中油(深澳港、永安港)與台電(興達港、林口)專用港或專用碼頭參辦，以共同提升我國 IMO 會員國稽核績效。	感謝委員指導，已依委員意見修正。	P46 A2-96
	3	(P:A2-108) MSC.488(103) 本案除按研究團隊建議依船舶法 101 條公告採用外，建議同步修訂船舶設備規則，39-4 條救難艇之規範如附件乙之六，納入救生(救難)艇降落裝置之相關規定，以為國際航線船舶與國內航線船舶均可適用。	謝謝指教，因本案之招標規範書並未包含修正子法之範疇，但廠商注意到航港局於 2019 年所執行之 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案已有類似之內容，建議可以參考該次評估案內容以做後續修正。	
	4	(P:A2-112) MSC.1/Circ.1578 (1) 請研究團隊參酌公約規定或其他國家之規定，研擬本案演習頻率，提供航港	(1)謝謝指教，惟本案並非著重於規範演習頻率(補充：演習頻率依據 SOLAS	

d

		局參考。 (2)依船舶法 101 條公告採用外，建議同步修訂客船管理規則，至於 500GT 以上貨船使用救生艇安全棄船演習之規定，併請研究團隊研擬在船舶法之相關規則納入增訂(如僅依船舶法 101 條公告採用，適用於國際航線船舶，因無任何監管作為，會變成具文而已)。	規範為每月一次)，本次僅為針對演習內容及做法提供準則。 (2)謝謝指教，本會已於今年所承攬之研擬載運工業人員船舶管理規則案件中，應貴局之要求納入救生、消防等演習頻率之規定以及演習內容，建議貴局後續可以考量參考該條文內容修正其他子法。	
	5	(P:A2-120) MSC.8/Circ.2：本案除依研究團隊之建議辦理外，可循 103 年 IMO 自願稽核之往例管道以信函給 IMO 秘書長。(備註:103 年 10 月委台加海事合作備忘錄之 COMART 辦理 IMO 會員國自願稽核，稽核後由加拿大交通部以信函給 IMO 秘書長及各 PSC MOU 秘書長，使國籍船在各 PSC MOU 之新檢查機制(New Inspection Regime：NIR)，得以列入低風險船舶，降低 PSC 檢查頻率，提升航商競爭力與中國驗船中心績效(TOKYO PSC MOU 白名單)。	感謝委員指導，已依委員意見修正。	A2-120
船舶組	1	通告案號:MSC.1/Circ.1639(第 A2-115 頁) 船上網路保全準則(The Guidelines on Cyber Security Onboard Ships)，提供資料相關單位建議加入「臺	感謝指導，將配合修正內容。	P47 A2-115

e

		灣港務股份有限公司」。		
	2	目前已著手簽辦明年度即將生效之相關內國法化事宜，茲因交通部表示目前一次採用數量過多，後續將主要依據決議案的生效時程分批分次採用。	感謝指導。	
	3	有關現行評估表中之建議作法欄位，建議於期末報告時加上影響評估之分析。	感謝指導，將配合於期末報告中納入相關內容。	
航安組	1	(1)依 MSC-MEPC.6/Circ.19 第 4 點要求之「國家業務點單一窗口」，為負責有關船舶涉及有害物質(包含從船舶到沿海國的油污染)事故之負責接收、傳送、應變和處理緊急報告。 (2)有關上述有害物質應不僅限於油污染，有害物質污染部分應已於海洋委員會海保署所訂「海洋污染防治法」中有規範相關防止污染措施，例如防止陸上污染源、海域工程、海上處理廢棄物污染等，另外油污染部分則依據「重大海洋油污染應變計畫」已有包含海難及非海難造成之油污染之通報及應變處置，交通部(航港局)與海保署已各有分工。 (3)如上所述「安全、防污以及回報之國家聯絡點」之單一窗口應為海洋委員會海保署，惟我國非 IMO 會員國，應無法於該文件中增加我國之國家單一窗口資訊，因此應無需討論窗口事宜。	感謝指導。有關 MSC-MEPC.6/Circ.19，將依據海委會之建議修正相關文字，後續依據審查會議結論請航安組以函文或於四方會談等適當時機與海委會再行協調處理方式。	A2-68

		(4) 依海難災害防救業務計畫第肆編第五章有對於「海難」造成之油污染之通報及應變進行分工及規範，且該海難災防業務計畫已放置於本局官網供各界查詢使用。		
船員組	1	有關 IP Code 草案是否將強制規定船員接受群眾管理訓練一節，以及「在 COVID-19 疫情期間，主管機關、船旗國核發航海人員訓練和證書準則」之草案內容，請廠商持續追蹤 MSC 105 會議之相關決議，並將相關決議內容納入下一期期中報告供本組參考。	感謝指導。雖 MSC105 會議並非於本案範疇中，但於本標案執行期間若有蒐集有關 IP Code 以及 COVID-19 之相關資訊，將提供予船員組參考。	
	2	有關 MSC.486(103)決議案涉及高壓電定義之內國法化作業，本組刻正依船員法第 89 條辦理公告作業，預訂於 111 年 7 月 31 日前公告施行，另有關 MSC.487(103)決議案涉及將電技員歸納為操作級船員之內國法化作業，查我國「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」已有相關規定，暫無進一步內國法化之必要性。	感謝指導。將配合修正相關內容。	A2-106 A2-107
企劃組	1	本次期中報告第 5 頁：「因國際海事組織法律文件之要求中，部分文件為強制性質，但部分文件則為建議性質，且留下部分讓船旗國主管機關認可、解釋或裁定之條款，惟我國現行並未就前述內容通報航運界或驗船機構等相關單位，亦無訂定準則、檢查表、管理指示、統一解釋或程序書	感謝指導。由於 MSC、MEPC 每次開會所產出之內容皆有不同，而當會議有重大內容之變動時，皆須個案研究其內容是否包含了強制性規定、建議性規定或主管機關之裁量事項，故仍需要針對各次 IMO 會議之產出進行研析，評估後續因應事宜。	

		可供參據，爰需針對每次 MSC 及 MEPC 會議內容之，決議產出並採取適當之行動」。若我國後續訂定相關準則、檢查表、管理指示、統一解釋、程序書，或例行通報航運界及驗船機構等單位，是否可不需針對每次 IMO 會議結論進行相關梳理及產出。		
	2	船舶組將針對廠商之建議內容，以修正法律、行政命令或公告方式進行內國法化。針對無須處理之相關文件，依據我國 III Code 內國法化程序，提醒船舶組應簽奉至局長進行核准。	感謝指導。	
港務組	1	本次期中報告第 13 頁，提及有關加強海上保全措施 -船舶和港口的網路風險管理議題，目前 IMO 針對網路風險管理議題進行多次討論，且此議題涉及船舶及港口兩方面之因應措施，請廠商協助針對上述議題提供相關資料。	感謝指導。目前本案執行範疇有關網路保全議題之 IMO 相關文件皆已放在期中報告附件 A2 中，可供參閱。但因網路保全目前尚未有明確之法制化規範，目前 IMO 文件皆屬於落實 ISM 跟 ISPS 之建議性補充文件，後續若有蒐集相關資訊可以提供。	
	2	本次期中報告第 46 頁有關 IMO 港口拖船實用指南，此議題係屬港口之經營管理面，主要為港務公司之範疇，與本組業務較無關聯，建議將港務組自「建議提醒與我國其他單位有關之內容一覽表」之相關單位中刪除。	感謝指導。將配合修正相關內容。	P46
	3	因本案涉及有關港口及港務相關內容，建議本案後續相關	感謝指導。	

		會議亦可以邀請港務公司參加。		
航務組	1	本次期中報告包含有MSC.489(103)決議案以及MSC.1/Circ.1601 /Rev.1 通告有關海盜打擊之建議性文件，後續組內將參考該文件進行處理方式評估等相關事宜。	感謝指導。	
環境保護署毒物及化學物質局(書面意見)	1	本署公告毒性化學物質係依「行政院環境保護署篩選認定毒性及關注化學物質作業原則」公告之分類篩選認定基準，並依不同毒理特性，分為四類毒性化學物質列管。依據貴局所提資料，環丁烴(Cybutryne)疑具不易分解性、生物濃縮性及生態急毒性，本署將參考國際趨勢及國內運作狀況，並依「行政院環境保護署篩選認定毒性及關注化學物質作業原則」納入評估。	感謝指導。	
海洋委員會(書面意見)	1	本案所稱「國家聯絡點」，依MSC-MEPC.6/Circ.19 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，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，主責部會依事件性質是否涉及船舶，分為「交通部」跟「海洋委員會」，合先敘明。 其次，依Circ.19之附件內容，此「國家聯絡點」之設計為「單	感謝指導。有關MSC-MEPC.6/Circ.19，將依據海委會之建議修正相關文字，後續依據審查會議結論請航安組以函文或於四方會談等適當時機與海委會再行協調處理方式。	P46 A2-68

		一窗口」之概念，而觀察各沿岸國之實踐，擔任「國家聯絡點」之權責機關甚為多元，包含航政、漁業、海軍、海巡、海上搜救協調等各類型機關；建議應先釐清我國之「國家聯絡點」之權責歸屬，再依研究團隊意見於相關網站公布，以免造成資訊之混淆。 於第二次期中報告書，係將此項議題列入「建議提醒與我國其他單位有關之內容」，並將本會列為唯一「相關機關」；然如前所述，因「國家聯絡點」權責尚未釐清，研究團隊此表述方式，似已逕為認定國家聯絡點為本會權責，建議修正。 另本會於前次審查會議提及本會海巡署「118 海巡服務專線」乙節，僅作油污事件通報現況說明，供當日與會者參考，非意指此為「國家聯絡點」之實踐，建議自報告中移除，以免衍生誤解。		
運輸研究所	1	研究報告摘錄「IMO 降低船舶溫室氣體排放之初步戰略(MEPC.304(72))」中，國際航線船舶單位運輸的 CO2 排放建議目標(與 2008 年的數值相比)，期望於 2030 與 2050 年分別降低至少 40%與 70%，以及希望降低國際航運整體本世紀達到航運無溫室氣體排放的願景，為配合我國	感謝指導。有關我國減碳目標期程，依據現行分工應較屬我國「溫室氣體減量及管理法」（簡稱溫管法）之範疇，而後再由各部會協商其應執行之目標。	

		淨零排放政策，建議航港局可參考上述目標，於適當時機揭露我國國際海運之減碳目標期程。		
	2	報告書第27頁提及MSC.477(102)國際海運危險品章程修正案，其涉及公約修正案(強制性)性質，建議研究團隊評估該修正案內容對我國「船舶危險品裝載規則」及「商港港務管理規則」等，有關危險品作業之強制力規定及適用對象等影響範圍。	感謝指導。依據船舶危險品裝載規則第二條之規範：「航行國際航線船舶之分類、識別、聯合國規格包裝物、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三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」，故該修正內容經採納後對我國國際航線者有其強制性。	
交通部航政司	1	航港局辦理國際海事組織MSC、MEPC 重要決議內國法化評估，係非常重要且具突破性之工作，鑑於國際規範資料量非常龐多，且持續俱增，未來本司及航港局將持續協同相關單位精進相關制度，期使國內航政法規，能更有效率的參採國際規範。	感謝指導。	
	2	在公告採用「經修訂之駛上駛下船運輸道路車輛繫固布置準則」及「經修訂之駛上駛下空間及特種空間之固定式水基滅火系統之設計與認可準則」部分，請航港局確認「新臺馬輪」及「新臺澎輪」之設	感謝指導。惟該經修訂之準則為新產出之準則，故原則上該二船舶無強制適用。	

		計係否符合前開準則之要求。		
	3	精進公告採用制度:目前「船舶法」、「船員法」及「商港法」皆有採用國際規範之規定，鑑於海空運皆涉國際事務，請航港局研議參考「民用航空法」第 23 條、第 41 條之 1、第 43 條及第 121 條規定之立法模式，與民用航空局採納國際規範之方式，研議修正「船舶法」，屬於法規已規定事項，由該局核定後採用之，至法規未規定事項，涉及國際事項者，則報請本部核准採用，發布施行。	感謝指導。	
	4	精進採用國際規範資訊之查詢:現行航港局網站上無法於查詢我國已採納之國際規範資訊，建請航港局研議於網站建立「參採國際規範專區」，依「船舶安全設備」、「航行安全」、「環保」、「船員規範」」、「商港安全管理」等分類，統整相關採納資訊，以利國際社會瞭解我國推動海運制度國際化，並有助海運業者知悉我國參採之國際規範。	感謝指導。	

附件 2(A2)

IMO 相關決議通告因應事項評估分析表

目錄

MEPC75 決議案評估表 1

MEPC.324(75) 1

MEPC.325(75) 5

MEPC.326(75) 7

MEPC.327(75) 8

MEPC75 通告評估表 9

MEPC.1/Circ.888/Rev.2 9

MEPC.1/Circ.889 10

BWM.2/Circ.34/Rev.9 11

BWM.2/Circ.42/Rev.2 12

BWM.2/Circ.70/Rev.1 13

BWM.2/Circ.73 14

MEPC.2/Circ.26 15

PPR.1/Circ.9 16

PPR.1/Circ.10 17

MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.2 18

MSC102 決議案評估表 19

MSC.474(102) 19
MSC.475(102) 22
MSC.476(102) 23
MSC.477(102) 25
MSC.478(102) 27
MSC.479(102) 28
MSC.480(102) 30
MSC.481(102) 31
MSC.429(98)/REV.1、MSC.429(98)/REV.2 32
MSC.62(67)/REV.1 33

MSC102 通告評估表 34

MSC.1/Circ.1175/Rev.1 34
MSC.1/Circ.1353/Rev.2 35
MSC.1/Circ.1364/Rev.2 36
MSC.1/Circ.1430/Rev.2 37
MSC.1/Circ.1572/Rev.1 38
MSC.1/Circ.1588/Rev.1 39
MSC.1/Circ.1599/Rev.1 40
MSC.1/Circ.1619 41
MSC.1/Circ.1620 42
MSC.1/Circ.1621 43
MSC.1/Circ.1622 44
MSC.1/Circ.1623 45

MSC.1/Circ.1624 46
MSC.1/Circ.1625 47
MSC.1/Circ.1626 48
MSC.1/Circ.1627 49
MSC.1/Circ.1628 50
MSC.1/Circ.1629 51
MSC.1/Circ.1630 52
MSC.1/Circ.1631 53
MSC.1/Circ.1632 54
MSC.1/Circ.1633 55
MSC.1/Circ.1634 56
MSC.1/Circ.1635 57
MSC.1/Circ.1636/rev.1 58
MSC.1/Circ.1637 59
MSC.8/Circ.1 60
MSC.1/Circ.1164/Rev.22 61
SN.1/Circ.243/Rev.2/Corr.1 62
SN.1/Circ.339 63
SN.1/Circ.340 64
COLREG.2-Circ.75 65
MSC-MEPC.5/Circ.7/Rev.1 66
MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1 68
MSC.1/Circ.797/Rev.34 69

MSC.7/Circ.1/Rev.25 70
MSC-MEPC.6/Circ.19 71

MEPC76 決議案評估表 72

MEPC.328(76) 72
MEPC.329(76) 76
MEPC.330(76) 77
MEPC.331(76) 79
MEPC.332(76) 81
MEPC.333(76) 83
MEPC.334(76) 85
MEPC.335(76) 86
MEPC.336(76) 89
MEPC.337(76) 90
MEPC.338(76) 91
MEPC.339(76) 92

MEPC76 通告評估表 94

MEPC.1/Circ.795/Rev.5 94
MEPC.1/Circ.850/Rev.3 96
MEPC.1/Circ.884/Rev.1 97
MEPC.1/Circ.891 98
MEPC.1/Circ.892 99
MEPC.1/Circ.893 101

MEPC.1/Circ.894 102
MEPC.1/Circ.895 103
BWM.2/Circ.74 105
BWM.2/Circ.75 106

MSC103 決議案評估表 107

MSC.482(103) 107
MSC.483(103) 109
MSC.484(103) 111
MSC.485(103) 112
MSC.486(103) 113
MSC.487(103) 114
MSC.488(103) 115
MSC.489(103) 116
MSC.490(103) 117

MSC103 通告評估表 118

MSC.1/Circ.1101/Rev.3 118
MSC.1/Circ.1578 119
MSC.1/Circ.1601/Rev.1 120
MSC.1/Circ.1638 121
MSC.1/Circ.1639 122
MSC.1/Circ.1640 123
MSC.1/Circ.1641 124

MSC.1/Circ.1642 125
MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1 126
MSC.8/Circ.2 127
MSC.1/Circ.1318/Rev.1 128
MSC.1/Circ.797/Rev.35 129
MSC.1/Circ.1164/Rev.23 130

MEPC77 決議案評估表 131

MEPC.340(77) 131
MEPC.341(77) 133
MEPC.342(77) 134

MEPC77 通告評估表 135

MEPC.1/Circ.896 135
MEPC.1/Circ.897 137
MEPC.1/Circ.883/Rev.1 138
MEPC.1/Circ.409/rev.3 139
MEPC.2/Circ.27 140
MSC-MEPC.5/Circ.16 141
BWM.2/Circ.66/Rev.2 142
BWM.2/Circ.34/Rev.10 143

MSC104 決議案評估表 144

MSC.491(104) 144

MSC.492(104) 145
MSC.493(104) 147
MSC.494(104) 148

MSC104 通告評估表 149

MSC.1/Circ.1643 149
MSC.1/Circ.1644 150
MSC.1/Circ.797/Rev.36 151
MSC.1/Circ.1039/Rev.1 152
MSC.1/Circ.1040/Rev.2 153
MSC.1/Circ.1163/Rev.13 154
MSC.1/Circ.1164/Rev.24 155
MSC.1/Circ.1460/Rev.3 156
MSC.1/Circ.1613/Rev.1 157
SN.1/Circ.341 158
MSC-MEPC.6/Circ.20 159

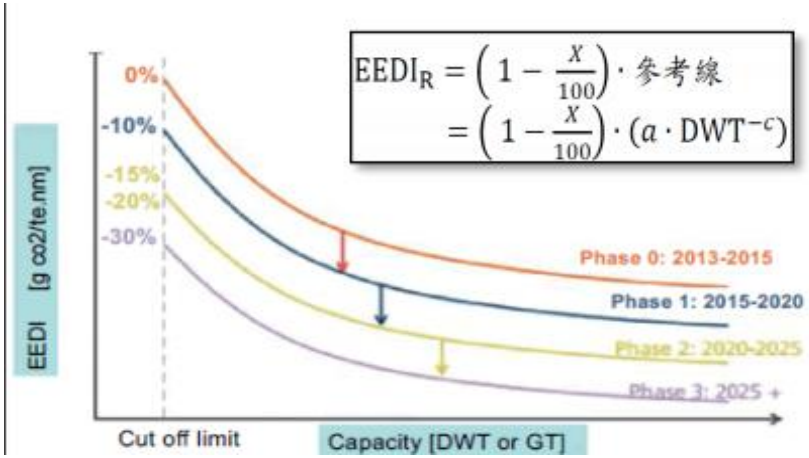
MEPC75 決議案評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
1.	決議案號：	MEPC.324(75)			一、 有關規則 2、規則 14、規則 18 以及附件 VI(燃油樣品驗證程序)所關低硫燃油： (一) 我國已於 107 年 7 月 31 日公告採用「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果之裝置或替代燃料作為強制性規定，除公告採用外，亦修正商港港務管理規則第 3 條規定船舶進港時需提供查驗的文件、另以第 20 條 9 款規定船舶使用低硫燃油或脫硫器等的替代措施，以及若有違反規定之情事將依商港法第 66 條 1 項 3 款規定作為裁罰依據，處罰船東 10-50 萬元，另針對豁免部份則訂於第 20 條 9 款規定。 (二) 環保署已於 109 年 3 月 20 日發布施行「移動污染原燃料成分管制標準」，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中華民國 109 年 7 月 1 日起符合硫含量限制之標準值。 (三) 我國已於 102 年 7 月 29 日交航字第 10250098821 號依據船舶法第 101 條採用 MARPOL 附錄 VI 以及「2008 氮氧化物技術章	國際航線	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)(Amendments to MARPOL Annex VI)				建議作法： 有關規則 2、規則 14、規則 18、附件 VI 以及 IAPP 證書格式所關低硫燃油，考量其屬「涉及國際公約證書增修之決議案」，故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(建議公告採用函通報本案影響對象，及國立臺灣海洋大學、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、漁業署)。並於公告採用後使用新版證書。 另有關我國際商港涉及港口國管制(PSC)，考量商港法第 58 條已將港口國管制程序內國法化，故建議採發文並置於官網方式，並將新版之取樣程序提供給環保署及 PSC 參考。 (補充說明：依據 MEPC.321(74)決	建議作法： 有關規則 2、規則 14、規則 18、附件 VI 以及 IAPP 證書格式所關低硫燃油：因本次加裝燃油取樣點之規定是為驗證船上所用之燃油硫含量是否合規，但因環保署已採用國內販賣或使用燃油源頭管制，故針對國內航線較無必要特別裝設指定之取樣點而可用現行船上既有之取樣點即可(因我國已採用較嚴苛之油品輸入源頭管制，故於精神面上已符合公約需求且環保署亦訂有相關裁處方式)，建議可提供新版之取樣程序提供給環保署參考。 有關規則 20、21 所關船舶能效規定：因船舶能效之規定得不適用國內線，且 EEDI
	適用船舶：	除各規則另有訂定之，原則適於用所有船舶(補充：第四章有關能源效率之規定(EEDI 不適用僅航行國內航線之船舶)					
	影響對象：	主管機關(含環保單位、PSC)、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：	2022.04.01			
	翻譯需求：	全文翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、沿岸國、港口國：N/A 船旗國：「新增之裁量事項」：決定我國回報 EEDI 數值之方式					
	相關文件：	MEPC.320(74)、MEPC.321(74)、MEPC.1/Circ.889					
	摘要內容：	一、 修正規則 2(名詞定義)及規則 14(硫含量規定)： (一) 背景：依據規則 14，2020.01.01 起所有船舶之燃油硫含量不得超過 0.5%(m/m)。 (二) 新增船上使用之燃油樣品(In-use sample)及船上所載之燃油樣品(On board sample)、燃油硫含量(備註：與現行使用之定義相同，僅為完善本附錄內容而新增定義)、低閃點及 MARPOL sample 之定義，並新增船上使用之燃油樣品(In-use sample)及船上所載之燃油樣品(On board sample)保存及驗證之規定。 (三) 新增燃油取樣點設置之規定(該規定不適用使用低閃點燃料作為推進動力之船舶，例如液化天然氣(LNG)動力船舶)： 1. 2022 年 4 月 1 日以後建造之船舶：須指定或裝設燃油取樣點。 2. 2022 年 4 月 1 日前建造之船舶：應不晚於 2023 年 4 月 1 日以後第一次國際防止空氣污染證書(IAPP)換證檢驗前完成取樣點之指定或裝設。 二、 修正規則 20(EEDI)：新增主管機關須向 IMO 回報能源效率設計指數要求值(Required EEDI)、能源效率設計指標計算值(Attained EEDI)及其相關資訊之規定： (一) 背景：MARPOL 附錄 VI 第 4 章(註：第 4 章關於船舶能效之規定得不適用國內線)：除另有規定外，2013 年 1 月 1 日以後建造之 400GT 以上國際航線船舶應依據其船型符合對應之船舶能效設計指數(EEDI)之規定，以確保船舶碳排放之能效設計標準，其中不同船型有不同之 required EEDI 值，其所計算出之 attained EEDI 值必須低於 required EEDI 值才算為合格。 (二) 2022 年 4 月 1 日以後之新造船：須於國際能源效率證書(IEEC)檢驗發證後 7 個月內回報； (三) 2022 年 4 月 1 日前交船之現成船：須於 2022 年 4 月 1 日以後 7 個月內回報。 三、 修正規則 21(Required EEDI)：						

MEPC75 決議案評估表

(一) 放寬載重噸(DWT)279,000 以上散裝船之 EEDI 基線值(如下表紅字所示)，以因應現行基線值對於大型散裝船太過嚴苛之問題；(基線計算公式：$a \times b^{-c}$)

Ship type	a	b	c
Bulk carrier	961.79	DWT of the ship where DWT≤279,000 279,000 where DWT > 279,000	0.477



(二) 將部分船種之 EEDI 第三階段(Phase 3)提前至 2022 年 4 月 1 日實施，並針對不同載重噸之貨櫃船加嚴折減係數，主要變動內容如下圖所示。

船種	原Phase 3折減係數時程	新Phase 3折減係數時程
Gas Carrier	2025.1.1起：30% (DWT 15,000 and above)	2022.4.1起：30% (DWT 15,000 and above)
Container Ship	2025.1.1起：0-30% (DWT 10,000-15,000)	2022.4.1起：15-30% (DWT 10,000-15,000)
Container Ship	2025.1.1起：30% (DWT 15,000-40,000)	2022.4.1起：30% (DWT 15,000-40,000)
Container Ship	2025.1.1起：30% (DWT 40,000 and above)	2022.4.1起：35-50% (DWT 40,000 and above)
General Cargo Ship	2025.1.1起：0-30% (DWT 3,000 and above)	2022.4.1起：0-30% (DWT 3,000 and above)
LNG Carrier	2025.1.1起：30% (DWT 10,000 and above)	2022.4.1起：30% (DWT 10,000 and above)
Cruise Passenger ship having non-conventional propulsion	2025.1.1起：0-30% (GT 25,000 and above)	2022.4.1起：0-30% (GT 25,000 and above)

程」。

二、 有關規則 20、21 所關船舶能效規定：

(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) 船舶法子法及國內航線船舶並無管制 EEDI 之規定。

三、 船旗國：

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。

四、 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(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。

五、 沿岸國：N/A

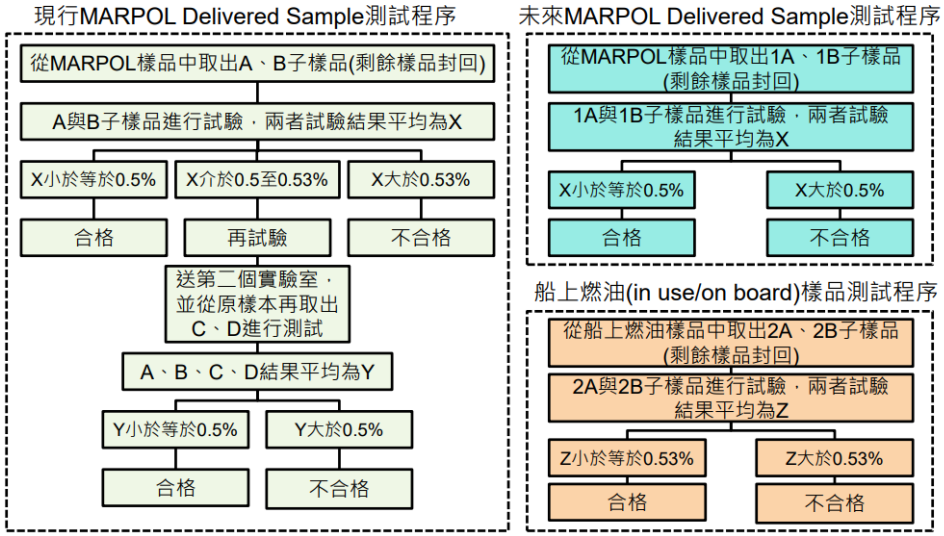
議案所述之 PSC 檢查原則，若 PSC 在初步檢查後有相關證據懷疑時，得進行更詳細之檢查(包含取樣)，經詢問航商實務狀況並參考 IMO 資料，目前並未明確說明該取樣必須僅由 PSC 執行或亦可由船方取樣後提供與 PSC 進行化驗，而依據 MARPOL Annex VI 規則 14.9：規範樣本須由主管機關代表在船舶代表在場的情況下，使用特殊的識別方法進行密封後送驗)。

有關規則 20、21 所關船舶能效規定：考量我國國情狀況建議以電子郵件之方式回報 EEDI 數值給 IMO(比照現行 SOx Scrubber 以及燃油消耗數據回報之方式) (補充說明：因後續 EEDI

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。

影響評估：無額外影響

四、 修正規則 18 以及附件 VI 之燃油樣品之取樣驗證程序



五、 修訂國際防止空氣污染證書(IAPP)，納入船舶裝設取樣點之條文，如下圖所示。

New paragraphs 2.3.4 and 2.3.5 are inserted after paragraph 2.3.3 as follows:

"2.3.4 The ship [is fitted with designated] sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11.....□

2.3.5 In accordance with regulation 14.12, the requirement for fitting or designating sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11 is not applicable for a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the ship

.....□"

回報之系統尚在討論當中，不過參考過往 IMO 燃油消耗數據回報之模式，已授權執行該檢驗發證之 RO 通常亦授權其進行相關回報，故建議依據交通部所授權認可組織之 IEEC 檢驗發證作為授權依據後，僅於公文再行敘明該執行內容範圍即可)。

此外，建議採用上述內容時亦同步提供給經濟部以及環保署知悉。

監管方式：
船旗國：本次修正內容屬於新船建造中或換證檢驗之項目，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得/換發相應之公約證書。

港口國：於 PSC 登輪檢查時，查證船上保存之相關證書皆依照該公約之規定核發(換發)，

				以確認符合公約要求。 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。	

MEPC75 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">2.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.325(75)</td><td rowspan="8">一、我國已於 104 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 105 年 11 月 8 日公告實施日期為 106 年 9 月 8 日起。
二、「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、公告「海洋污染防治法」第 3 條第 6 款規定之排洩物質及其管理辦法：未經處理壓艙水明定為「海洋污染防治法」第 3 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。並依「海洋污染防治法」第 8 條第 2 項及第 3 項公告我國領海範圍內為禁止船舶壓艙水交換之海洋管制區。
四、「商港港務管理規則」第 3 條納入壓艙水申報，及第 20 條第 8 款增訂禁止「排泄未經處理之壓艙水規定。
五、船旗國：
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。
六、港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">船舶壓艙水及沉積物管理國際公約規則 E-1 及附件 I 之修正案(Amendments to Regulation E-1 and Appendix I of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004)</td><td rowspan="7">建議作法：
考量其屬「涉及國際公約證書增修之決議案」，故建議於生效日前半年依據開始船舶法第 101 條辦理公告採用該修正案(建議公告採用函通報本案影響對象，及國立臺灣海洋大學、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、漁業署)，並於公告採用後使用新版證書。
建議比照新加坡制定有關調試試驗之發證流程，由廠商提供概要範本及流程。

監管方式：
船旗國：本次修正內容屬於新船建造中或船舶初次安裝壓艙水管理系統時檢驗之項目，爰未依據該規定者將無</td><td rowspan="7">BWM 國際公約不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</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(船舶組)、船舶所有人及認可組織(RO)</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>2022.06.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「新增之裁量事項」：需決定我國 BWMS 調試試驗之細節執行方式。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">巴拿馬 MMC-345 通告、新加坡 NO. 09 OF 2019 通告</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 修正規則 E-1：於公約規則 E-1 中新增調試試驗(Commissioning Test)之規定，要求在新造船/現成船於初次安裝壓艙水管理系統(Ballast Water Management System, BWMS)時，須進行調試試驗以確保系統的運轉功能及效能正常(註：修正案生效前已安裝 BWMS 且符合 D-2 標準之船舶無須再按照 E-1 規則進行調試試驗)。
二、 補充說明：調試試驗係指 BWMS 已通過型式認可，在安裝於船上後針對 BWMS 之運作進行調整，目的在於確保 BWMS 能夠正常運作並符合設計。
三、 修正附件 I：在附件 I 所載之證書樣本中新增 D-1、D-2 或 D-4 以外處理方法之填寫欄位，以因應船舶使用上述方法之情況(例如：收受設施(規則 B-3.6)或其他替代方法(規則 B-3.7))。

4 The text under the title "Details of ballast water management method(s) used" is replaced by the following:
"Method of ballast water management used .....
Date installed (if applicable) (dd/mm/yyyy) .....
Name of manufacturer (if applicable) .....
The principal ballast water management method(s) employed on this ship is/are:
☐ in accordance with regulation D-1
☐ in accordance with regulation D-2
(describe) .....
☐ the ship is subject to regulation D-4
☐ other approach in accordance with regulation ....."</td></tr>
</table>

				法完成檢驗取得相應之公約證書。 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。	

MEPC75 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)	建議作法與監管方式	
3.	決議案號：	MEPC.326(75)			此內容與修正國內法無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	2020 年全球平均船用燃油供應之硫含量監控準則(2020 Guidelines for Monitoring the Worldwide Average Sulphur Content of Fuel Oils Supplied for Use on Board Ships)				建議作法： 建議可提供該資料給航港局相關單位、環保署以及經濟部參考，毋須特別處理。	建議作法： 建議可提供該資料給航港局相關單位、環保署以及經濟部參考，毋須特別處理。
	適用船舶：	N/A					
	影響對象：	欲取得 IMO 授權監測燃油硫含量之燃油取樣與檢測服務供應商					
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	全文翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 本準則係 IMO 為監控全球燃油硫含量，制定相關燃油監測服務供應商之監控準則，提供針對該服務供應商之認可標準，與各國家以及燃油供應商無關。 二、 因應船舶燃油硫含量限制，本準則提供對船用燃油平均硫含量的監測建立一個統一標準。 三、 該決議案主要目的是藉由取樣及試驗燃油來監控全世界供應船舶之燃油硫含量，其燃油主要分為兩種： (一) 殘渣油(Residual fuel)：在 40ºC 時動黏度大於 11.00 厘斯(centistokes, cSt)； (二) 蒸餾油(Distillate fuel)：在 40ºC 時動黏度小於或等於 11.00 厘斯(centistokes, cSt)。 四、 依據該決議案第 13 段，燃油取樣與檢測之服務供應商須滿足以下條件(目前已有 3 家供應商可提供取樣及試驗服務)： (一) 經 MEPC 批准； (二) 提供合格之技術及管理人員，並應覆蓋足夠多區域； (三) 遵守成文之道德準則提供服務； (四) 監測結果獨立於其商業活動； (五) 實施並維持國際公認證之品質系統並經第三方單位認證，以確保提供之服務的重複性及可再現性； (六) 每年為全球監測殘渣油以及蒸餾油平均硫含量提取足夠多的樣品。 五、 要求所有進行燃油取樣與檢測之服務供應商，應在隔年 1 月 31 日前向國際海事組織回報殘渣油以及蒸餾油平均硫含量之相關資訊。 六、 該決議案取代 MEPC.192(61)決議案及其後續修正案。					

MEPC75 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">4.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.327(75)</td><td rowspan="9">此內容與修正國內法無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">鼓勵會員國發展並提交自願國家行動計畫以解決船上溫室氣體排放(Encouragement of Member States to Develop and Submit Voluntary National Action Plans to Address GHG Emissions from Ships)</td><td rowspan="8">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(企劃組、港務組)、經濟部、環保署參考。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(企劃組、港務組)、經濟部、環保署參考。</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(含經濟部、環保署)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(鼓勵會員國行動事項)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.323(74)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 邀請各會員國自願並且盡快向 IMO 提交其國家行動計劃、概述各自的政策及行動，並在此後提供有關的最新情況。
二、 該國家行動計畫可包括(但不限於)：
(一) 改善國內立法制度(domestic institutional and legislative arrangements)以有效執行現有的 IMO 文書；
(二) 發展相關活動以進一步提高船舶能效；
(三) 開始研究並促進採用低碳和零碳的替代燃料；依照 MEPC.323(74)決議案，加快港口減排活動；
(四) 促進能力建設(Capacity-building)、提高意識及區域合作；
(五) 促進綠色運輸基礎設施的發展。
三、 邀請會員國根據其國情、情況和優先事項制定實施之方式(法律，政策，體制等)，以減少船舶溫室氣體排放；並鼓勵會員國盡早行動，而無需等待 IMO 採取措施。</td></tr>
</table>

MEPC75 通告評估表

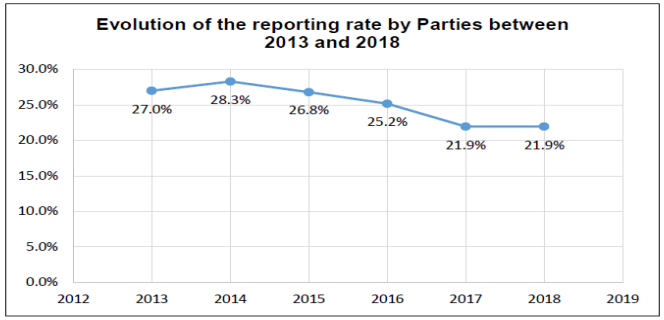
<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="3">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">1.</td><td>通告案號：</td><td colspan="2">MEPC.1/Circ.888/Rev.2</td><td rowspan="9">本通告與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="2">2013 年至 2018 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 2013 to 2018</td><td rowspan="8">無須處理。</td><td rowspan="8">無須處理。</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">主管機關(航政機關及環保署)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(統計資料)</td><td>生效日期：　N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="2">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="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：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="2">MEPC.1/Circ.318、MEPC.1/Circ.874/Rev.1(2011 年到 2016 年的報告資料)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="2">一、 本通告為一年度報告，整理整年度有關於 MARPOL 國際公約規定項目之排放以及違規事項(該資訊用以交流締約方資訊以及讓 IMO 評估 MARPOL 規定之執行有效性並進行相關統計)。
二、 該文件基於國際海事組織根據 MEPC.1/Circ.318 收到 MARPOL 締約方提交的 2017 年和 2018 年強制性報告後更新：
(一) 附件 1 和 2 提供了對 2017 年和 2018 年報告的分析
(二) 附件 3 列出了涵蓋 2013 年至 2018 年期間的摘要，報告中包含的資訊是希望促進締約方之間的信息交流，並給 IMO 用於評估 MARPOL 實施的有效性以及用於統計目的。
三、 補充：IMO 回報聯絡窗口(MED@imo.org)以及各締約方回報率如下圖：
 

Figure 1: Rate of reporting (%) in compliance with the provisions of MEPC/Circ.318</td></tr>
</table>

MEPC75 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">2.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.889</td><td rowspan="9">說明同 MEPC.324(75)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2020 年船上裝載欲使用之燃油或已裝載使用中燃油樣本之船上取樣準則(2020 Guidelines for on Board Sampling of Fuel Oil Intended to be Used or Carried for Use on Board a Ship)</td><td rowspan="8">建議作法：
因該內容涉及燃油取樣等環保單位權責，故建議轉知相關單位其知悉。

考量其係屬「通告案」，建議採發文通知我國認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">建議作法：
因環保署已採用國內販售及使用油品源頭管制，故對國內航線較無必要，建議可與 MEPC.324(75) 共同處理。</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">所有船舶(但不適用使用低閃點燃料作為推進動力之船舶，例如 LNG 動力船舶)</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">主管機關(含環保單位、PSC)、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">本通告附錄部分全文翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.324(75) 、MEPC.1/Circ.864/Rev.1</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)附錄 VI 規則 14，2020 年起船舶燃油硫含量不得超過 0.5%m/m。
二、 國際海事組織(IMO)為確保燃油取樣人員以及船舶之安全，制定一商定之取樣方法，用以驗證船上燃油(包含供船舶使用中以及為在船上使用而載運之燃油)硫含量符合防止船舶污染國際公約附錄 VI 之規定。
三、 該通告針對燃油之取樣程序提供相關指引，分為「於燃油駁油系統取樣」以及「於燃油艙櫃中取樣」:
(一) 於燃油輸送系統取樣時：該取樣管線應盡可能設計能再循環到原取樣之艙櫃，並應避免過度攝取以及混合不同油種，並應注意燃油之動黏度處於適當狀態(大約在 800 – 1,000 cSt.)，在取樣前應將取樣點徹底清潔，該取樣位置之布置須符合下列要求：
1. 安全且易於到達；
2. 取樣點不受加熱表面或電器設備影響，並應配置適當之遮蔽構造或裝置以確保任何洩漏、噴濺不影響該類其表面或設備；
3. 取樣連接處應提供承接裝置或是排泄孔，用以將蒐集洩漏之燃油或將其排放至排洩櫃(drain tank)或其他安全的區域。
(二) 於燃油艙櫃中取樣：其取樣點同樣需符合上述 1.至 3.之要求，並建議依據 MEPC.1/Circ.864/Rev.1 通告(該通告取代 MEPC.1/Circ.864)進行取樣，且只能透過固定於艙櫃上之分支點(tapping points)進行取樣；對於取樣人員及裝備等要求應符合 ISO 3170:2004 之相關規定；若由測深管作為取樣點之替代措施，需考慮測深管之設計及過去之加油紀錄以評估測深管與燃油之相對關係(包含取樣頭形式及尺寸等以避免取樣時污染樣品)。
四、 取樣後樣品之外部標示，應包含取樣位置、燃油交貨單之內容、取樣日期及港口名稱、船名及 IMO 編號、密封識別、檢查員以及船舶代表之簽名。</td></tr>
</table>

MEPC75 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">3.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.34/Rev.9</td><td rowspan="9">一、我國已於 104 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 105 年 11 月 8 日公告實施日期為 106 年 9 月 8 日起。
二、「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、船旗國：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。
四、港口國：N/A
五、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">使用活性物質之壓艙水管理系統之基礎認可與最終認可清單(List of ballast water management systems that make use of Active Substances which received Basic and Final Approval)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，建議採發文通知我國認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">BWM 國際公約不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</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">船舶所有人、主管機關、認可組織(RO)、造船廠</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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：為達到船舶壓艙水及沉積物管理國際公約(BWM 國際公約)規則 D-2 的性能標準，壓艙水處理系統(BWMS)可以採用固液態分離方式(包含過濾、水力旋流器分離、凝結作用)、化學方式(包含氯化、電解氯化、臭氧化、二氧化氯、過氧乙酸和過氧化氫)、物理方式(包含紫外線、脫氧、空蝕、壓力/真空)等各類方式單獨或結合同步達成，端看製造廠的設計技術。
二、 依據 BWM 國際公約規則 D-3.2，若 BWMS 使用一種或是多種活性物質時，應依 IMO 所制定之程序認可後才能在船上使用，即 MEPC.169(17)號決議「使用活性物質的壓艙水處理系統的認可程序(G9)」。
三、 另依據 BWM 國際公約的 A-1.7 條，活性物質是一種物質或生物體，具有一般或特定作用針對或對抗有害的水生生物和病原體。如採用臭氧、二氧化氯等，即為活性物質，除了破壞壓載水的生物體外，也可能造成海洋環境的影響，因此 G9 即為衡量是否會破壞環境的標準，並每年更新清單。
四、 本通告為 IMO 整理更新之認可使用活性物質之 BWMS 製造商清單，以供業界參考。</td></tr>
</table>

MEPC75 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">4.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.42/Rev.2</td><td rowspan="9">一、我國已於 104 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 105 年 11 月 8 日公告實施日期為 106 年 9 月 8 日起。
二、「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、船旗國：
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。
四、港口國：N/A
五、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2020 年根據船舶壓艙水及沉積物管理國際公約及準則進行壓艙水取樣及分析試驗之指南(G2 指南) (2020 Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，建議採發文通知我國認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">BWM 國際公約不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</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">船舶所有人、主管機關、認可組織(RO)、造船廠、壓艙水測試廠商</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.325(75)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：本指南用以提供為確認 BWMS 符合 D-2 標準(壓艙水性能標準)之壓艙水取樣方法。
二、 本次修正內容：
更新可用於確認符合 D-2 標準(壓艙水性能標準)之方法，包含測量生物體內三磷酸腺苷(ATP)發光量之第二代檢測技術、評估和驗證新結合 CV6 活體染色、膜過濾和固相螢光檢測分析以及存活生物之培養等方法。</td></tr>
</table>

MEPC75 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">5.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.70/Rev.1</td><td rowspan="9">一、我國已於 104 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 105 年 11 月 8 日公告實施日期為 106 年 9 月 8 日起。
二、「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、船旗國：
並依據船舶法第 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。
四、港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2020 年壓艙水管理系統之調試試驗指南(2020 Guidance for the commissioning testing of ballast water management systems)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，建議採發文通知我國認可組織(RO)並置於官網方式。
並建議比照新加坡制定有關調試試驗之發證流程，由廠商提供概要範本及流程。(備註：流程圖將包含測試廠商之資格以及主管機關滿意條文之處理方式)</td><td rowspan="8">BWM 國際公約不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</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">船舶所有人、主管機關、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">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「新增之裁量事項」：決定我國 BWMS 調試試驗之細節執行方式(包含主管機關滿意之情況)。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.325(75)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 配合 MEPC.325(75)決議案所修正之 BWM 國際公約規則 E-1，提供相關調試試驗(Commissioning Test)之細節如下：
(一) 攝取水的來源和品質(Source and quality of uptake water)；
(二) 用於分析的總樣品水量(至少 1 立方公尺)；
(三) 須分析之存活生物尺寸等級(依 D-2 標準中所定的兩種存活生物尺寸等級：大於等於 10μm 但不超過 50μm，或大於等於 50μm)，使用 BWM.2/Circ.42/Rev.2 中列出之指示性分析方法進行分析；
(四) 執行調試試驗之機構：代表性樣品的收集和分析應獨立於 BWMS 製造商或供應商，並應獲得主管機關的認可。
二、 通告中有出現主管機關滿意之情況如下：
(一) 如果指示性分析顯示排放水樣本未超過 D-2 標準所規定之存活生物尺寸等級（見第 4.3 段），並且自我監測設備顯示系統運行正常，則調試試驗視為成功。使用的指示性分析設備應符合主管機關的要求。指示性分析的定義見經修訂之 BWM.2/Circ.42/Rev.2 通告。→建議處理方式：調試試驗應由取得主管機關委託之認可組織(RO)接受或認可之第三方測試機構執行。
(二) 如果環境水不適合進行調試試驗(例如環境水的鹽度超出壓艙水管理系統的系統設計限制)，則應對試驗進行評估以符合主管機關的要求。→建議處理方式：於流程圖中制訂此情況之應對措施
(三) 代表性樣本的收集和分析，應獨立於壓艙水管理系統製造商或供應商，並符合主管機關的要求。→建議處理方式：同(一)</td></tr>
</table>

MEPC75 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">6.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.73</td><td rowspan="8">此內容與國內法無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">GESAMP 第 41 次常規會議-壓艙水工作組依認可程序認可使用活性物質之壓艙水處理系統(G9)，將於 2021 年 6 月 21 日至 2021 年 7 月 2 日以遠端會議舉行(Forty-first meeting (regular) of the GESAMP*-Ballast Water Working Group established in accordance with the Procedure for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances (G9) to be held remotely from 21 June to 2 July 2021)</td><td rowspan="7">無須處理。</td><td rowspan="7">無須處理。</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(會議邀請函及通知)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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：因船舶壓艙水及沉積物管理國際公約(BWM Convention)規則 D-3 規定，使用活性物質之壓艙水管理系統須通過 IMO 依據相關程序之認可。
二、 GESAMP-BWWG 第 41 次會議將於 2021 年 6 月 21 至 2021 年 7 月 2 日舉行，該會議將審查在 2021 年 4 月 23 日前遞交之使用活性物質之壓艙水處理系統之相關文件(聯繫窗口如下)，並提交至 MEPC 77 認可，未完成審議而無法提交至 MEPC77 認可者將於後續優先處理並提交至 MEPC78 認可。
International Maritime Organization
Marine Environment Division
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
United Kingdom

Tel.: +44 (0)20 7463 4145
Email: MJensen@imo.org</td></tr>
</table>

MEPC75 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">7.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.2/Circ.26</td><td rowspan="9">一、 依據化學液體船構造與設備規則第三條(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。總噸位未滿一百五十者得由造船技師簽證認可)，已將其精神納入。(不過國內過去尚無遇到該情況)。
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：
我國依商港法第 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>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><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，建議採發文通知我國認可組織(RO) 及造船技師並置於官網方式。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議通告認可組織(RO)及造船技師依據該準則進行分類。

相關文件可通告並提供資訊予環保署與毒物及化學物質局。</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、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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.512/Rev.1</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：依據 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(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、 本次更新相關臨時分類之液體物質載運規定。</td></tr>
</table>

MEPC75 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">8.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">PPR.1/Circ.9</td><td rowspan="9">一、 依據化學液體船構造與設備規則第三條(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。總噸位未滿一百五十者得由造船技師簽證認可)，已將其精神納入。(不過國內過去尚無遇到該情況)。
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：
我國依商港法第 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>中英文
標題：</td><td colspan="3">修訂丙烯酸甲酯及甲基丙烯酸甲酯之載運要求(Revised Carriage Requirements for Methyl Acrylate and Methyl Methacrylate)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，建議採發文通知我國認可組織(RO) 及造船技師並置於官網方式。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議通告認可組織(RO)及造船技師依據該準則進行分類。

相關文件可通告並提供資訊予環保署與毒物及化學物質局。</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">載運丙烯酸甲酯及甲基丙烯酸甲酯之化學液體船</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">主管機關、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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.2/Circ.26</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：依據 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，但若欲載運之化學品未列於 IBC code 時，IMO 亦有一 MEPC 通告(MEPC.2 系列通告)說明該貨物之臨時性載運規定。
二、 本通告修正 MEPC.2/Circ.25 有關丙烯酸甲酯以及甲基丙烯酸甲酯之載運要求，並將整合納入 MEPC.2/Circ.26 通告中。</td></tr>
</table>

MEPC75 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">9.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">PPR.1/Circ.10</td><td rowspan="9">本通告與內國法化無關，本通告為邀請會員國向 IMO 提供重新審議之 MEPC.2 通告清單 2 及清單 3 所列液體物質之臨時分類物品標準。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">根據 MARPOL Annex II 及 IBC Code 重新審議 MEPC.2 通告之清單 2 及清單 3 所列液體物質之臨時分類貨物標準(Resubmission of Products Listed in Lists 2 and 3 of the MEPC.2 Circular on Provisional Categorization of Liquid Substances in Accordance with MARPOL Annex II and the IBC Code)</td><td rowspan="8">無須處理。
(補充說明：我國目前暫無此情況之船舶)</td><td rowspan="8">無須處理。
(補充說明：我國目前暫無此情況之船舶)</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">國際航線載運 MEPC.2/Circ.26 所列物質之化學液體船</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「新增之裁量事項」：決定是否重新評估 MEPC.2/Circ.26 的清單 2 及清單 3 貨物清單並提交建議予 IMO，惟我國目前暫無此情況之船舶，故無實務上需求與必要。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.2/Circ.26</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MEPC74 與 MSC101 分別採納 MEPC.318(74)以及 MSC.460(101)決議案，重新評估並修正 IBC Code 第 17 章以及第 18 章有關貨物載運標準，PPR7 注意到上述之修正，並同意 MEPC.2/Circ.26 的清單 2 及清單 3 貨物清單也應該要重新進行審議評估，並訂定上述 MEPC.2/Circ.26 的標準效期僅至 2025 年 12 月 31 日。
二、 故國際海事組織將針對 MARPOL Annex II 以及 IBC Code 記載於 MEPC.2 通告清單 2 及清單 3 所列液體物質之臨時分類物品進行重新審議，要求各國主管機關向國際海事組織提供：
(一) 已不再載運之物品，自該通告中刪除(通知 IMO 即可)
(二) 評估後載運要求未變更之貨品(通知 IMO 即可)
(三) 評估後載運要求會改變之貨品(須向 PPR 提供貨物數據報告)。
三、 在 2025 年 12 月 31 日後未重新審議之貨品將不允許繼續被載運。</td></tr>
</table>

MEPC75 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
10.	通告案號：	MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.2		與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	海事安全委員會及海洋環境保護委員會及其次委員會之組織及工作方法 (Organization and Method of Work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and Their Subsidiary Bodies)			與內國法化無關，無須處理。但因內容有包含 IMO 開會方式之敘述，故建議可以提供企劃組參考。	與內國法化無關，無須處理。
	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：	無須翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	N/A				
	摘要內容：	本通告為修訂海事安全委員會(MSC)及海洋環境保護委員會(MEPC)及相關次委員會之組織及工作方法。				

MSC102 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)	建議作法與監管方式	
1.	決議案號：	MSC.474(102)		一、 有關船舶法子法相關內容，逐一說明各規則情況如下： (一) SOLAS Reg. II-1/3-8：目前船舶設備規則無繫泊布置及艤裝件相關規定。 (二) SOLAS Reg. II-1/7-2：我國破損穩度計算規定位於船舶艙區劃分規則，但該規則中並未明確說明浸水階段之計算公式。 (三) SOLAS Reg. II-1/12：船舶艙區劃分規則本來就沒有規定閥型(第 18 條：防碰艙壁在艙壁甲板以下僅得設一根管子處理艏尖艙內液體。管子應裝設能由艙壁甲板以上操作之關斷閥，且閥體應設於艏尖艙內之防撞艙壁。關斷閥設置於非貨物空間以外，於任何營運狀況下均可到達之處者，航政機關得同意關斷閥設於防碰艙壁後側。關斷閥應為鋼、青銅或其他經核可之具延展性材質，不得採用普通鑄鐵或類似材質。) (四) SOLAS Reg. II-1/13：目前國內航線客船並無客船安全中心之規定。 (五) SOLAS Reg. II-1/15：對應船舶艙區劃分規則第四節(客船艙壁甲板及貨船乾舷甲板以下之外殼板開口)，不過條文未明確開口之門須與外板達到同樣的水密性和結構完整性以及開口之開啟方向應向外。 (六) SOLAS Reg. II-1/16& SOLAS Reg. II-1/21 位於以下： 1. 船舶檢查規則第 36 條(船體定期檢查)：各艙口、通風筒、機艙天罩、其他外露圍壁、水密艙壁開口、裝貨舷門、灰槽及其他門口，連同其關閉及鎖緊裝置，均應予檢查	國際航線	國內航線
	中英文標題：	海上人命安全國際公約(SOLAS)修正案(Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, As Amended)			建議作法： 考量其係屬「現行國內母法、子法敘及之公約、章程及決議案(船舶檢查規則第 3 條)」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知並置於官網方式。 監管方式：本次修正內容，屬於新船建造中檢驗或現成船改裝之要求者，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。	建議作法： 建議參照本次決議案之翻譯內容，逐一說明各規則情況如下： 1.建議修正船舶設備規則，新增繫泊設備之相關規定。 2.建議依據本次修正內容同步船舶艙區劃分規則之條文文字。 3.建議刪除船舶檢查規則中灰槽及垃圾滑槽之檢驗要求。
	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、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： 2024.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、沿岸國、港口國：N/A 船旗國：「新增之裁量事項」：如下各條文所述。				
	相關文件：	SOLAS、MSC.1/Circ.1175/Rev.1、MSC.1/Circ.1619、MSC.1/Circ.1620				
	摘要內容：	一、 SOLAS Reg. II-1/3-8： (一) 所有船舶應檢查及維護繫泊設備(包括纜繩)，並保持可用狀態。 (二) 2024 年 1 月 1 日以後簽約建造之總噸位 3000 以上船舶，其繫泊設備(包括纜繩)，應符合 IMO 準則(如上欄相關文件所列通告)。未滿總噸位 3000 之船舶應盡可能符合 IMO 制定之準則或主管機關所定之標準。→裁量事項：此部分內容建議未滿總噸位 300 者盡可能符合 IMO 制定之準則。 二、 SOLAS Reg. II-1/7-2： (一) 背景：現行針對安裝在艙壁甲板上之水密門，在計算破損穩度時，僅針對船舶在最終水線(Final Waterline)時水密門是否會被浸沒去做計算。 (二) 本次修正： 2024 年 1 月 1 日以後建造之客船，除須計算 Final Waterline 之情況，亦須計算中期浸水階段(Intermediate Stage of Flooding)以及最終浸水階段(Final Stage of Flooding)的情況。 (三) 補充：有關規則 7-2.5 當設有控制平衡裝置的設備時，此項設備應能在艙壁甲板以上操作。這些裝置連同其控制設備應為主管機關接受。→裁量事項：建議公告符合 IMO 之 MSC.362(92)標準 三、 SOLAS Reg. II-1/12： (一) 背景：原先規定貫穿防撞艙壁管道上只能用螺旋閥(Screw Down Valve)，而後允許 2020 年 1 月 1 日以後建造之貨船於防撞艙壁內有條件地使用蝶閥。 (二) 本次修正：2024 年 1 月 1 日以後建造的船舶，刪除關於貫穿防撞艙壁管道上的閥型要求(依 MSC.8/Circ.1 通告，主管機關可選擇提前適用該修正案)。 (三) 補充說明： 1過去為避免防撞艙壁管道會有洩漏之情況，故要求僅能以螺旋閥作為該管道之閥件，後因技術純熟並有相關資料證明其他閥件亦可有效防止洩漏，固刪除防撞艙壁管道上閥件閥型之限制。 2本次修正內容僅刪除防撞艙壁管道上閥型之限制；閥之材質仍應為鋼、青銅或				

		其他經認可之韌性材料，不得採用普通鑄鐵或類似材料製成。 四、 SOLAS Reg. II-1/13： (一) 背景：依 SOLAS II-2/23(客船安全中心之相關規範)，客船所有電動操作的滑動水密門都應有一個位於安全中心的中央操作控制台。安全中心可為駕駛台的一部分或與駕駛台分開。 (二) 本次明確：若安全中心與駕駛台分開，則駕駛台內也應設置一水密門控制台。 (三) 補充：有關規則 13.11.2 如需裝設穿過水密艙壁的管道，主管機關應予以特別考慮。→裁量事項：建議個案考量 五、 SOLAS Reg. II-1/15： 2024 年 1 月 1 日以後建造的船舶，客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板以下的裝貨舷門和類似開口應安裝門，使其與外板達到同樣的水密性和結構完整性。此外，這些開口之開啟方向應該向外。 六、 SOLAS Reg. II-1/16& SOLAS Reg. II-1/21： (一) 刪除灰槽及垃圾滑槽之水密構造初次檢驗之要求。修正後之內容為：本條所述之所有水密關閉裝置，例如門、艙口、舷窗、舷門和裝貨門、閥門及管道之設計、材料和構造，均須令主管機關滿意。→裁量事項：此部分內容實務上一般皆藉由滿足主管機關委託之驗船機構之船級規範達成。 (二) 有關客船水密門等的定期檢查項目，刪除灰槽與垃圾滑槽。 七、 SOLAS Reg. II-1/17：修正有關 2024 年 1 月 1 日以後建造之客船，其位於艙壁甲板以上內部水密隔艙布置之門之規定，包含水密艙壁上開口、管線、流水孔以及電纜孔之水密： (一) 2024 年 1 月 1 日以後建造的船舶，用以限制海水在艙壁甲板以上浸入與流泛的內部水密佈置須符合為滿足 B-1 和 B-2 部分(如適用)的穩度要求。當通過內部水密邊界之管道、排水口、電纜等在破損情況浸沒於進水中期或最後階段時，其對於實際艙區劃分指數 A 數值有所貢獻，其佈置應確保其水密完整性。 (二) 2024 年 1 月 1 日以後建造的船舶，艙壁甲板以上以及最嚴重進水水線之中期或最後階段以上內部水密艙區劃分佈置中的門，當在任何破損情況所要求的正穩度範圍內浸沒時，其對於實際艙區劃分指數 A 數值有所貢獻，則其須能夠防止水通過。這些門可保持打開，前提是可以從駕駛室遙控關閉。這些門須能隨時立即關閉。 八、 SOLAS Reg. II-1/17-1： (一) 現行條文中：除非符合本條 1.2 跟 1.3 段之規定(即：通道口關閉符合水密要求以及相關警報設施之安裝)，所有通向艙壁甲板以下處所「通道口」之最低點至少應高出艙壁甲板 2.5 公尺。 (二) 本次將「通道口」修改為「自駛上駛下甲板之通道口」，並於 1.2 段新增針對橫向水密邊界關閉措施之水密要求。 九、 SOLAS Reg. II-1/19：2024 年 1 月 1 日以後建造之客船，若適用安裝穩度電腦(Reg. II-1/8-1.3)要求者，該損害管制資訊應包含船上穩度電腦提供之破損穩度支援資料。	2. 客船管理規則第 136 條：各水密門、舷窗、活閥與排水口之關閉機件、煤灰滑槽與垃圾滑槽應每週舉行使用演習一次。 3. 船舶艙區劃分規則第 45 條：水密門、舷窗等之構造及初驗，至少應符合下列規定：水密門、舷窗、舷門、貨物與燃煤之裝卸口、閥、管路、煤灰滑槽及垃圾滑槽等之設計、材料與構造，應經航政機關核可。 (七) SOLAS Reg. II-1/17：客船艙壁甲板以上之水密性對應船舶艙區劃分規則第 47 條。 (八) SOLAS Reg. II-1/17-1：目前船舶艙區劃分規則並未納入 Regulation 17-1 – Integrity of the hull and superstructure, damage prevention and control on ro-ro passenger ships(駛上駛下船的船體與船艛完整性、破損預防及控制)。 (九) SOLAS Reg. II-1/19：目前國內法並未規定客船之穩度電腦規定(Reg. II-1/8-1.3)。 (十) SOLAS Reg. II-1/22：該條為本次新增，故國內船舶艙區劃分規則並無直接對應內容，但其位置接近於船舶艙區劃分規則第 32 條(所有之水密門應於航行中保持關閉，但船舶為操作而必需開啟並隨時備便可立予關閉者，不在此限)。 二、 船旗國： 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		

		補充：有關規則 19.3 跟 19.4 損害管制資料內的一般及特別注意事項預防措施應包括主管機關認為必要之事項與程序。→裁量事項：建議公告符合 MSC.1/Circ.1245 及 MSC.1/Circ.919 之標準 十、 SOLAS Reg. II-1/22：2024 年 1 月 1 日以後建造之船舶，在開航前應確認位於客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板之水密艙口，以及所有水密艙口下方的舷梯、裝貨舷門以及加油口處於關閉狀態，並在航行期間保持關閉狀態。但船長得允許在航行時打開水密艙口一段期間(允許人員通過或進入)，而後應將其關閉。	SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定。 三、 港口國、沿岸國：N/A		

MSC102 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)	建議作法與監管方式	
2.	決議案號：	MSC.475(102)		一、 我國已於民國 106 年 06 月 16 日依據船舶法 101 條以交航（一）字第 10698001632 號採用 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、 查我國船舶法 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該直接準用該章程標準。 三、 船旗國： 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、 港口國：N/A 五、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文標題：	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))			建議作法： 考量其係屬「現行國內母法、子法未敘及之公約、章程及決議案」，故建議於生效日前半年依據船舶法第 101 條開始辦理公告採用程序(建議公告採用函通報本案影響對象，及國立臺灣海洋大學、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)。 監管方式：本次修正內容屬於新船建造中檢驗之要求，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。 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。	建議作法： 現今因我國國輪無論國際航線或國內航線皆無此種船舶，並無迫切需求，故可暫不處理。待日後有需求後考量針對此種船舶另訂子法，並考量此種船舶之風險性，建議標準直接準用 IGF Code，僅於規則中律定監理事宜。
	適用船舶：	SOLAS 適用之船舶且使用氣體或其他低閃點燃料者				
	影響對象：	主管機關、船舶所有人、造船廠、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	公約修正案(強制性)	生效日期： 2024.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	IGF Code				
	摘要內容：	一、 免除堰艙(Cofferdams)裝設壓力釋放系統之要求。 二、 2024 年 1 月 1 日以後建造並使用氣體或其他低閃點燃料之船舶，針對船上具有泵、壓縮機等有火災風險設備之燃料準備室，新增須裝設固定式滅火系統之要求。 三、 修正燃油櫃及壓力容器銲接程序中拉伸測試規定(鋁合金拉伸測試規定)。 (拉伸測試：十字銲之抗拉強度不得低於對相應母材規定之最低抗拉強度。對於如鋁合金之材料，應參考 6.4.12.1.1.3 有關於低匹配銲縫之銲接金屬強度之規定(當銲接金屬的抗拉強度低於母材的抗拉強度時)。在任何情況下，皆須記錄試片之斷裂位置以供查核。)				

MSC102 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)	建議作法與監管方式	
3.	決議案號：	MSC.476(102)		一、我國於民國 105 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修正案」。 二、船舶法 33 條所授權訂定之液化氣體船構造與設備規則對應本次修正內容之條文位於第 80 條第一項第三款第一目(拉伸試驗：抗拉強度通常不應低於相關母材所規定之最小抗拉強度。銲接金屬之抗拉強度較母金屬為低時，航政機關或驗船機構得要求橫向銲縫之抗拉強度不應比銲接金屬規定之最小抗拉強度為低。在各種情況下，其破裂之位置應予記錄以供查核)。 三、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) 本法中華民國一百零七年十一月六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) 本法中華民國一百零七年十一月六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) 總噸位未滿一百五十者裝載散裝液體、氣體貨物或散裝貨油，或總噸位未滿五百者裝載	國際航線	國內航線
	中英文標題：	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程修正案(Amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases In Bulk (IGC Code))			建議作法： 考量其係屬「現行國內母法、子法未敘及之公約、章程及決議案」，故建議於生效日前半年依據船舶法第 101 條開始辦理公告採用程序(建議公告採用函通報本案影響對象，及國立臺灣海洋大學、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)。 監管方式：本次修正內容屬於新船建造中檢驗之要求，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。 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。	建議作法： 現行國內航線並無此種船舶，且依船舶法第 33 條規定，108 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，故建議毋須特別處理。
	適用船舶：	SOLAS 適用之船舶且載運液化氣體者				
	影響對象：	主管機關、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： 2024.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	IGC Code				
	摘要內容：	一、 修正貨油櫃及壓力容器銲接程序之拉伸測試規定。 (拉伸測試：十字銲之抗拉強度不得低於對相應母材規定之最低抗拉強度。對於如鋁合金之材料，應參考 4.18.1.3 有關於低匹配銲縫之銲接金屬強度之規定(當銲接金屬的抗拉強度低於母材的抗拉強度時)。在各種情況下，皆須記錄試片之斷裂位置以供查核)				

			散裝固體貨物，自本法中華民國一百零七年十一月六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。 四、港口國、沿岸國：N/A		

MSC102 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)	建議作法與監管方式	
4.	決議案號：	MSC.477(102)		一、 依據船舶危險品裝載規則第二條：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、聯合國規格包裝物、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三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。 二、 依據船舶法第 34-1 條第二項：危險品名稱，由航政機關公告之。 三、 依據船舶法第 34 條：載運危險品之船舶，應符合下列條件： (一) 本法中華民國一百零七年十一月六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。 (二) 本法中華民國一百零七年十一月六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) 總噸位未滿五百者，自本法中華民國一百零七年十一月六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，經航政機關檢查合格並於船舶檢查證書註記者，免依前二款規定辦理。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	國際海運危險品章程修正案(Amendments to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code)			建議作法： 考量其係屬「現行國內母法、子法敘及之公約、章程及決議案(船舶危險品裝載規則第 2 條)」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知並置於官網方式。並依據船舶法第 34-1 條公告最新之危險品名稱。 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，將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	建議作法： 依船舶法第 34 條規定，108 年 11 月 28 日後建造或輸入總噸位 500 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(總噸位未滿 500 者則由造船技師核發之適載文件)。並依據船舶法第 34-1 條公告最新之危險品名稱。
	適用船舶：	SOLAS 適用之船舶且載運包裝型式危險品貨物				
	影響對象：	主管機關(含港口國管制官員(PSCO))、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： 2022.06.01			
	翻譯需求：	摘要翻譯(如下)				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、沿岸國、港口國：N/A 船旗國：「過往裁量事項」： 1. 規則 7.4.2.4.2、7.5.2.11 以及 7.6.2.3.2 貨物積載情況下之機械通風之容量→建議作法：此部分內容實務上一般皆藉由滿足 RO 之船級規範達成。 2. 規則 5.5.2.5.2：主管機關應制定燻蒸之要求(如燻蒸時間，一般來說 24 小時就足夠)				
	相關文件：	IMDG Code、www.existec.com				
	摘要內容：	一、 全文修正 IMDG Code（修正編號 40-20）。 二、 增加 A 類醫療廢物海運條款(UN 3549)：「危險貨物一覽表(DGL)」新增 4 個聯合國編號，分別是 UN0511、UN0512 和 UN0513 「DETONATORS, ELECTRONIC programmable for blasting」，以及 UN3549 「MEDICAL WASTE, CATEGORY A, AFFECTING HUMANS, solid or MEDICAL WASTE, CATEGORY A, AFFECTING ANIMALS only, solid」。 三、 針對專門為裝設在設備中或是準備在運輸過程中使用的危險品(無論該危險品已裝置或放置於包裝件、集合包件、貨櫃、貨載區中)，新增 5.5.4 條規定：確定附屬設備內的危險物品(例如鋰電池、動力電池盒)在滿足相關條件時，得不適用 IMDG Code 的規定(例如運輸資料記錄器和貨物追蹤裝置)，不論其以連接或被安置於包裝件、集合包件、貨櫃或貨載區內。 四、 刪除第 5/5.5.2.5.1 部分，燻蒸氣體檢測設備之要求。 五、 修訂第 5/5.4.3.1 部分(船上所需文件)：修訂危險貨物文件中須填寫「閃點」的規範，以特別闡明其主、副危險性。 六、 修訂第 7/7.1.4.4.2 部分(第 1 類貨物與生活區、救生設備等之裝載隔離)：具有 SG27、SG28 和 SG34 的某些爆炸物質，現在採用「隔離」規定以取代原先「遠離」規定。 七、 其餘摘要內容如下： (一) 第 1.2 章「定義」：以「劑量率(Dose Rate)」之定義取代「輻射級位(Radiation Level)」之定義。 (二) 第 1.2 章「定義」：修訂「全球化學品統一分類和標籤制度(GHS)」、「液體」、「試驗和標準手冊」、「自加速分解溫度(SADT)」、「運輸指數」和「自加速聚合溫度(SAPT)」之定義。				

		(三) 更新 1.4.3.1.2「具有嚴重後果的危險貨物指示清單」以對應新增的 A40 聯合國編號。 (四) 第 2 部分「分類」中，修訂多處內容，特別針對第 6.2 類(2.6.3)與第 7 類(2.7.2)的內容，例如，第 7 類放射性物質包含新的 SCO-III 分類標準，其它修訂項目還包含第 1 類(2.1.3.5.2)、第 5.2 類(2.5.3.2.4)、第 8 類(2.8.3.2)和第 9 類(2.9.2.2)。 (五) 3.1.2.9 修訂為僅須對「未另作規定(N.O.S)」之具有海洋污染物性質者提供技術名稱，對「類屬(Generics)」且具有海洋污染物性質者則不再適用，原實例亦已修改。 (六) 修訂「隔離類(SGG)」之內容，包含類別 7、8、11、15、17 和 18，4 個醇類的聯合國編號被編入 SGG18 鹼性分類，分別為 UN1289、UN1431、UN3206 和 UN3274。 (七) 修訂 DGL 部分規定：對於具有包裝指引 P130 的爆炸物品新增 LP101；對於多個壓縮氣體品項，例如 UN1066，在第六欄中新增 SP392；TP35/37/38/39 從多個聯合國編號第 14 欄移除，以對應有關規定之效期；刪除 SP76 必須取得主管機關批准始可運輸的規範，對於某些 39-18 版具有 SP76 之聯合國編號，改以符合新版指定之積載類、SW 和 H Codes 的情況下，無需特別批准即可運輸，其它則以 SP976 類似規定取代原有 SP76。 (八) 新 SP274 規定「技術名稱」不能是聯合國編號之「運輸專用名稱」；僅有 UN3077 與 UN3082 除外，但其不應包含 N.O.S.和不應具有 SP274，舉例 UN 3082 Environmentally Hazardous Substance, Liquid, N.O.S. (paint)； (九) 應用於 UN2794、UN2795 與 UN3028 的包裝指引 P801 已完全被替換。 (十) 鋰電池標記的尺寸略微縮小，並可調整為正方形。 (十一) 符合 SP376 或者 SP377 運輸要求下的鋰電芯或鋰電池，應在運輸文件上加注「Damaged/Defective」或「Lithium Batteries for Disposal」或「Lithium Batteries for Recycling」。 (十二) T75 罐櫃裝載冷凍液化氣體必須標記維持時間的截止日「End of Holding Time」，且該截止日應填入實際日期 dd/mm/yyyy 而非時間。 (十三) 應用於海洋污染物的積載條款 7.1.4.2，現在也適用於感染性物質 UN2814、UN2900 和 UN3549。 (十四) 廢棄氣體罐和廢棄噴霧罐現在也適用 SW22，因此，「Waste」的積載類有所修訂，但原 SW22「最大一公升或超過一公升以上」之規範仍僅適用於噴霧罐。 (十五) 新增處理代碼 H5 以應用於第 6.2 類感染性物質。 (十六) 修訂 SG53，並將應「隔離」液態有機物質變更為「不可與可燃物質儲放在同一貨物運輸單元內」，其包含固體和無機物質，因此，裝在不同貨物運輸單元將不再需要「隔離」。	四、 船旗國： 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。 五、 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(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。 六、 沿岸國：N/A	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，應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。 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。	

MSC102 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">5.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.478(102)</td><td rowspan="9">此內容與修正國內法無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</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 B 部分修正案(Amendments to Part B of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code (STCW Code))</td><td rowspan="8">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組、PSCO)參考，毋須特別處理。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組、PSCO)參考，毋須特別處理。</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">航線國際航線之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">主管機關(船員組、PSCO)、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>公約修正案(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>2021.01.01(建議日期)</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">STCW Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">更新 STCW Code B 部分之 B-I/2 表格(List of certificates or documentary evidence required under the STCW Convention)，提供船上各個職務所應具備之最新證書清單，以提供主管機關、港口國管制(PSC)、認可組織(RO)能一致地執行 STCW Code。</td></tr>
</table>

MSC102 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)	建議作法	
6.	決議案號：	MSC.479(102)		一、 目前交通部尚未採納貨物裝載及繫固安全實踐章程(Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, CSS code)。 二、 船舶設備規則第 6 條：本規則所稱船舶設備，指下列各款而言： 十五、海上運送之貨櫃及其固定設備。 惟後續船舶設備規則中並未有明確條文規範。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	經修訂之駛上駛下船運輸道路車輛繫固布置準則(Revised Guidelines for Securing Arrangements for the Transport of Road Vehicles on Ro-Ro Ships)			建議作法： 考量其係屬「準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」，故建議採發文通知並置於官網方式 CSS Code 雖屬非強制性章程，但其第 1.9 節貨物資訊為 SOLAS 強制性內，且國際上對於國際航線船舶貨物裝載繫固大多參考該章程之規定，故建議於最近一次船舶法 101 條公告採用時，依船舶法第 101 條辦理公告採用 CSS Code (A.714(17)、MSC/Circ.664、MSC/Circ691、MSC/Circ740、MSC/Circ812、MSC/Circ1026、MSC/Circ1352、MSC/Circ1352/Rev.1)以適用於我國國際航線國輪。 監管方式： 船旗國：除載運散裝固體/液體貨物外，船上之貨物需	建議作法： 國內航線因應離島運輸，如臺華輪、新臺馬輪、臺馬輪、台北快輪、金門快輪等，皆有駛上駛下空間，可乘載車輛。故考量貨物的積載及繫固之安全，建議可於船舶設備規則第九編 其他設備之中，新增船舶之貨物積載與繫固，應符合 IMO 公布之貨物裝載及繫固安全實踐章程。
	適用船舶：	駛上駛下船舶				
	影響對象：	主管機關(含港口國管制官員(PSCO))、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：	無須翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	A.581(14)、CSS Code 補充：澳洲 AMSA 有關違反貨物繫固相關規定及罰則(https://www.legislation.gov.au/Details/F2016L01018)、菲律賓相關資訊(https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2018/07/MC-2011-03.pdf)、英國相關資訊(https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/939082/MGN_531-gov.pdf)				
	摘要內容：	一、 本準則適用國際航線航行於非遮蔽水域(unsheltered waters)載運本準則 3.2.1 至 3.2.5 所定義之道路車輛之駛上駛下船舶。(但不適用載運公車之情況。) 二、 本準則主要針對船舶甲板以及車輛本身之安全點規範相關布置要求，並同時針對車輛繫固點之數量以及結構強度進行規定。 三、 本準則起源：IMO 意識到由於船上和道路車輛上繫固布置不足，已經發生了一些嚴重事故，意識到對於船舶之充分設計、道路車輛具備適當裝備，以及具有足夠強度的捆索將能夠承受航行期間所產生之外力，因此修訂此準則，此準則亦為貨物裝載及繫固安全實踐章程(Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, CSS code)的一部分(Appendix 4)。 四、 本準則取代 A.581(14)(原先 CSS Code Appendix 4)。				

				依經主管機關或RO認可之貨繫固手冊進行載運及繫固，未依據相關要求制定貨物繫固手冊將無法取得主管機關或RO之認可。 影響評估：CSS Code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。有關CSS Code annex 14規定適用時程建議為公告採用以後建造之新造船且不追溯現成船。	

MSC102 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>建議作法與監管方式</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="8">7.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.480(102)</td><td rowspan="8">一、 有關國內航線部分，船舶設備規則目前並無全球導航衛星系統要求。
二、 船旗國：
（一） 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。
三、 港口國：N/A
四、 沿岸國：N/A</td><td rowspan="8">國際航線
建議作法：
考量其係屬「準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」，故建議採發文通知並置於官網方式。

監管方式：
船旗國：此為建造中或臨時檢驗(更換設備)之檢查項目，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。</td><td rowspan="8">國內航線
建議作法：
建議依據 SOLAS 第 V 章規則 19 之規定，於船舶設備規則新增全球導航衛星系統內容。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">船載日本區域衛星導航系統(QZSS)接收設備性能標準(Performance Standards for Shipborne Japanese Quasi-Zenith Satellite System (QZSS) Receiver Equipment)</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 300GT 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">欲使用日本區域衛星導航系統之船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>性能標準</td><td>生效日期：</td><td>2024.01.01(建議)</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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、 根據國際海事組織(IMO)大會 A.1046(27)決議案，已認可日本區域衛星導航系統(QZSS)得構成全球無線導航系統(worldwide radio navigation system)之元件。
二、 IMO 制定本日本區域衛星導航系統(QZSS)接收設備性能標準，建議各國政府確保於 2024 年 1 月 1 日起安裝於船上的 QZSS 設備至少符合本性能標準。
三、 補充：全球導航衛星系統 (Global Navigation Satellite System, GNSS)代表各國的導航衛星系統，其中主要包含了美國的全球定位系統(Global Positioning System, GPS) ，歐盟的 Galileo，俄羅斯的 GLONASS，以及中國的北斗(BeiDou navigation System, BDS)。在未來，GNSS 都將會提供三頻的民用訊號，並且考慮了各系統之間的相容性(compatibility)以及互通性 (interoperability)來達成聯合多系統定位之期望。日本的 QZSS 系統雖然是區域型的定位系統，但是它除了能夠與 GPS 三頻信號 L1、L2、L5 完全相容之外，在台灣區域還能夠接收到大部分的 QZSS 的訊號，因此可以很有效地增加台灣地區的定位效能。</td></tr>
</table>

MSC102 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">8.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.481(102)</td><td rowspan="9">一、 我國救生設備之性能標準位於船舶設備規則第 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。救生設備應符合下列規定：...<u>七、貼上反光材料，有助於發現</u>。
二、 目前無針對救生艇之反光材料規範明確標準。
三、 船旗國：
(一) 依據船舶法第 23 條，船舶應依規定檢查合格，並將設備整理完妥，始得航行，檢查範圍包含：一、船舶各部結構強度。二、船舶推進所需之主輔機或工具。...八、船舶設備。
(二) 於船舶法第 92 條規定相關罰則。
四、 港口國：N/A
五、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之救生設備使用和安裝反光材料建議案(Revised Recommendation on the Use and Fitting of Retro-Reflective Materials on Life-Saving Appliances)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」，故建議採發文通知並置於官網方式。

監管方式：
船旗國：此為建造中或臨時檢驗(更換設備)之檢查項目，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議發函予國內相關業者提醒該建議性文件，並於後續考量是否於船舶設備規則中納入相關規定。</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 500GT 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、造船廠、服務供應商、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>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">A.658(16)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本通告取代過去 IMO 大會決議案 A.658(16)，提供新版之救生設備使用和安裝反光材料之建議。
二、 但主管機關仍得接受過去已依據 A.658(16)決議案安裝反光材料之救生艇。</td></tr>
</table>

MSC102 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">9.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.429(98)/REV.1、MSC.429(98)/REV.2</td><td rowspan="9">一、 SOLAS 公約 II-1 章艙區劃分與破損穩度之規定主要位於船舶艙區劃分規則，惟該解釋性文件算是對執行公約之內容之補充，故無放入條文之中。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之 SOLAS 公約 II-1 章艙區劃分與破損穩度規則解釋性文件(Revised Explanatory Notes to the SOLAS Chapter II-1 Subdivision and Damage Stability Regulations)</td><td rowspan="8">建議作法：
建議通告認可組織(RO)依據該解釋文件進行檢驗。</td><td rowspan="8">建議作法：
雖該內容為 SOLAS 規定之解釋文件，原則上與國內航線無關，但因為船舶艙區劃分規則部分內容係參考 SOLAS 條文所編寫而成，故可提供給航務中心做為參考。</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 500GT 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">主管機關、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>於摘要內容說明</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MSC.429(98)決議案為配合 MSC.421(98)所修正之 SOLAS II-1 章，對應 SOLAS II-1 章節(如下圖目錄)，提供相關艙區劃分及破損穩度(如指數、因子之計算方式以及其他細部規定)之解釋。
二、 本次更新相關內容，並分為以下兩種版本：
(一) REV.1 版：於 2024 年 1 月 1 日前有效；
(二) REV.2 版：於 2024 年 1 月 1 日以後有效。
三、 補充說明：上述兩決議案之主要差異在於將 2024 年以後才適用之相關內容撰寫於 MSC.429(98)/REV.2 中做為區別。如：客船艙區劃分，以及貫穿艙壁/甲板之管路，其閥件與艙壁/甲板之距離要求等。

Part B – GUIDANCE ON INDIVIDUAL SOLAS CHAPTER II-1 SUBDIVISION AND DAMAGE STABILITY REGULATIONS

Regulation 1 Application
Regulation 2 Definitions
Regulation 4 General
Regulation 5 Intact stability
Regulation 5-1 Stability information to be supplied to the master
Regulation 6 Required subdivision index R
Regulation 7 Attained subdivision index A
Regulation 7-1 Calculation of the factor p_i
Regulation 7-2 Calculation of the factor s_i
Regulation 7-3 Permeability
Regulation 8 Special requirements concerning passenger ship stability
Regulation 8-1 System capabilities and operational information after a flooding casualty on passenger ships
Regulation 9 Double bottoms in passenger ships and cargo ships other than tankers
Regulation 10 Construction of watertight bulkheads
Regulation 12 Peak and machinery space bulkheads, shaft tunnels, etc.
Regulation 13 Openings in watertight boundaries below the bulkhead deck in passenger ships
Regulation 13-1 Openings in watertight bulkheads and internal decks in cargo ships
Regulation 15 Openings in the shell plating below the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships
Regulation 15-1 External openings in cargo ships
Regulation 16 Construction and initial tests of watertight closures
Regulation 17 Internal watertight integrity of passenger ships above the bulkhead deck
Regulation 17-1 Integrity of the hull and superstructure, damage prevention and control on ro-ro passenger ships
Regulation 22 Prevention and control of water ingress, etc.
Regulation 23 Special requirements for ro-ro passenger ships</td></tr>
</table>

MSC102 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)	建議作法與監管方式	
10.	決議案號：	MSC.62(67)/REV.1		一、 船舶法子法現行並無針對該通道之規定。 二、 船旗國： 國際航線船舶現行依據船舶法第 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)進行檢查，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 三、 沿岸國、港口國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文標題：	經修訂之液貨船船艏安全通道準則(Revised Guidelines for Safe Access to Tanker Bows)			建議作法： 考量其係屬「準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」，故建議採發文通知並置於官網方式。 監管方式： 船旗國：此為新船建造中檢驗之項目，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。	建議作法： 1. 現行國內航線並無此化學品船和氣體運輸船。另有關油輪之規定，見下述第 2 點說明。 2.依船舶法第 33 條規定，108 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，因本規定適用國際航線 500GT 以上液貨船，故建議毋須特別處理。
	適用船舶：	國際航線 500GT 以上液貨船				
	影響對象：	主管機關、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：	全文翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	N/A				
	摘要內容：	一、 本決議案取代 MSC.62(67)。 二、 背景：依據 SOLAS Reg. II-1/3-3 之規定，液貨船(包括 SOLAS Reg. II-1/2.12 定義之油輪、VII/8.2 定義之化學品船和 VII/11.2 定義之氣體運輸船)，應備有通道，使得即使在惡劣的天氣條件下，亦能使船員安全到達船艏。 三、 本次更新 1.2 段：新增以下文字「位於乾舷甲板層，在船舯或盡可能靠近船舯之永久走道，無需安裝擋腳板」(permanent walkway located at the freeboard deck level, on or as near as practicable to the centerline of the ship, need not be fitted with foot-stops)。				

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">通告基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td>建議作法與監管方式</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td rowspan="9">1.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1175/Rev.1</td><td rowspan="9">一、 船旗國：
(一) 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。
(二) 船舶繫泊安全，將影響船舶強度、操作者的安全，查船舶設備規則僅在第 6 條納入設備，惟後續並無實質規定：
本規則所稱船舶設備，指下列各款而言：...十二、操舵、起錨及繫船設備。
二、 港口國、沿岸國：N/A</td><td rowspan="9">國際航線
建議作法：
考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。

監管方式：
船旗國：此為新船建造中檢驗以及現成船改裝之要求，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。</td><td rowspan="9">考量其對於船舶安全的重要性，建議於最近一次船舶法 101 條公告採用時，依船舶法第 101 條公告採用 SOLAS Reg. II-1/3-8、MSC/Circ.1175/Rev.1 及 MSC.474(102)等文件並建議發函予國內相關業者提醒該建議性文件，並於後續考量是否於船舶設備規則中納入相關規定。</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">經修訂之船舶拖曳及繫泊設備指南
(Revised Guidance on Shipboard Towing and Mooring Equipment)</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 500GT 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠、拖曳及繫泊設備商</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>2024.01.01(建議性)</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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：IMO 配合本次 MSC.474(102)修正案所修正之 SOLAS Reg. II-1/3-8 修正本通告，針對船舶之拖曳及繫泊設備之強度及布置制定相關要求。
二、 該通告適用在 2024 年 1 月 1 日以後建造之船舶；2007 年 1 月 1 日以後至 2024 年 1 月 1 日前建造之船舶仍維持適用 MSC.1/Circ.1175 通告。
三、 本通告針對繫泊設備、配件以及支撐點之設計構造提供相對應之標準。
四、 本通告不適用特殊拖曳之船體構造設備及支撐點之設計與結構，例如：護航拖曳(Escort towing)、運河過境拖曳(Canal transit towing)、液貨船之緊急拖曳(Emergency towing for tankers) ，上述設備應視其功能性，額外考量。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">2.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1353/Rev.2</td><td rowspan="9">一、 船旗國：
(一) 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。
(二) 船舶設備規則第 6 條：本規則所稱船舶設備，指下列各款而言：...十五、海上運送之貨櫃及其固定設備。
惟該規則中並未針對上述設備進行規範。
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>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之貨物繫固手冊準備準則
(Revised Guidelines for the Preparation of the Cargo Securing Manual)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。

監管方式：
船旗國：除載運散裝固體/液體貨物外，船上之貨物需依經主管機關或 RO 認可之貨繫固手冊進行載運及繫固，未依據相關要求制定貨物繫固手冊將無法取得主管機關或 RO 之認可。</td><td rowspan="8">建議可於船舶設備規則第九編其他設備之中，考慮新增船舶之貨物裝載與繫固，應符合 IMO 公布之貨物繫固章程。</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 500GT 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、貨物繫固設備商、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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">CSS Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：本通告系提供船舶所有人有關繫固之相關指引，針對貨物之繫固，包含繫固設備之布置、貨物存放及保護、安全進入貨物區計畫(Cargo Safe Access Plan)，以及檢驗與維護等提出相關指引，供各船舶所有人參考使用。
二、 本次修正將貨物裝載及繫固安全實踐章程(CSS Code)引入本通告中，做為評估之參考依據。
三、 補充：Cargo Securing Manual，除貨櫃船外，新造船時由船廠準備，貨櫃船大部分由設備商準備，設備維護由船舶所有人處理，該文件由主管機關或 RO 認可。
四、 補充：貨物繫固攸關船舶操作及作業的安全性，故 IMO 分別於 SOLAS VI、SOLAS VII 以及 CSS code 律定之。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
3.	通告案號：	MSC.1/Circ.1364/Rev.2			此內容為提供技術文件，與國內法無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	國際安全網服務手冊 (International Safetynet Services Manual)				建議可提供該資料給航港局相關單位(航安組)參考，毋須特別處理。	建議可提供該資料給航港局相關單位(航安組)參考，毋須特別處理。
	適用船舶：	國際 SafetyNet 手冊使用者					
	影響對象：	N/A					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	2021.01.01(建議性)			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 背景：SafetyNET 是一項基於國際自動直接印刷衛星的服務，用於向船舶發布海事安全信息及其他資訊。該手冊介紹了國際 SafetyNET 服務的架構，可供國家、使用者及船員使用(若需獲得比製造商手冊中更多的操作資訊時)。 二、 本通告為國際 SafetyNet 手冊之修正通告，建議各有關單位 2021 年 1 月 1 日開始使用。					

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">4.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1430/Rev.2</td><td rowspan="9">一、 船旗國：
(一) 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。
(二) 查船舶設備規則第109-111條律定固定式壓力噴水系統之標準，但其內容並未與FSS Code及SOLAS等規定更新調整。
二、 港口國、沿岸國：N/A
三、 補充：有關特種空間之固定式滅火系統之裝設規定，位於船舶設備規則第133條(適用第一級船)：六、船舶乘客人數超過三十六人之特種空間滅火裝置：
(一) 應裝置人力操縱之固定式壓力噴水系統，以保護空間內任何甲板與車輛甲板。其他型式之固定式滅火系統，經航政機關在假定特種空間流佈油火之狀況下試驗證明其滅火效能不低於固定式壓力噴水系統時，得准裝置。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">經修訂之駛上駛下空間及特種空間之固定式水基滅火系統之設計與認可準則
(Revised Guidelines for the Design and Approval of Fixed Water-Based Fire-Fighting Systems for Ro-Ro Spaces and Special Category Spaces)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。
並建議可額外通告認可組織(RO)依據FSS Code (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))、MSC/Circ.1165、MSC/Circ.1268、A.123(V))進行檢驗。

監管方式：
船旗國：此為新船建造中檢驗或臨時檢驗(新安裝固定式水基滅火系統)之查核項目，爰未符合相關要求者將無法取得公約證書。</td><td rowspan="8">建議發函予國內相關業者提醒該建議性文件，並於後續考量是否於船舶設備規則中納入相關規定。</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">駛上駛下船舶及具有特種空間之船舶(含駛上駛下高速船)</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、造船廠、認可組織(RO) 、設備商</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「新增之裁量事項」：如摘要第四點</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS II-2/10.4.1、SOLAS II-2/20.7、HSC Code/7.8.2、A.123(V)、FSS Code/ch.7、MSC/Circ.1165、MSC/Circ.1268</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本準則針對SOLAS Reg. II-2/3.12、II-2/3.13、II-2/3.35、II-2/3.36、II-2/3.46以及II-2/3.49所定義之駛上駛下空間及特種空間，提供固定式水基滅火系統之設計與認可準則。
二、 IMO邀請各會員國針對在2021年1月1日以後安裝在駛上駛下空間及特種空間之固定式水基滅火系統，使用該準則進行認可。
三、 本次修正MSC.1/Circ.1430中表4-2和表4-3表頭。
表4-2的表頭由「淨空高度大於2.5m但小於6.5m的甲板要求的最小噴水密度和覆蓋面積」修改為「淨空高度大於2.5m但等於或小於6.5m的甲板要求的最小噴水密度和覆蓋面積」；表4-3的表頭由「淨空高度大於6.5m但小於9.0m的甲板要求的最小噴水密度和覆蓋面積」修改為「淨空高度大於6.5m但小於10.0m的甲板要求的最小噴水密度和覆蓋面積」。
四、 有關第五段：性能導向之系統額外設計要求(Additional performance-based system design requirements)：
(一) 第5.1段：該系統應能抑制和控制火災，並按照本準則的附錄進行試驗，使主管機關滿意→建議作法：符合該準則之附錄進行試驗通過。
(二) 表5-1(各類系統最小覆蓋區域)對於非一般滅火系統之其他系統，其覆蓋區域應等同一般之一般滅火系統覆蓋區域並取得主管機關滿意→建議作法：個案考量。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">5.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1572/Rev.1</td><td rowspan="9">一、 依船舶法第 33 條規定，108 年 11 月 28 日後建造或輸入總噸位 500 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。
二、 SOLAS 第 II-1 章及第 XII 章，有關散裝船及散裝船以外之單殼貨船檢驗方法以及水位探測器之規定，目前未列於船舶設備規則之中。
三、 船旗國：
(一) 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。
四、 港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-1 章及第 XII 章有關散裝船及散裝船以外之單殼貨船檢驗方法以及水位探測器性能標準之統一解釋
(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 Bulk Carriers and Single Hold Cargo Ships other than Bulk Carriers (Resolution MSC.188(79)))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">雖該統一解釋主要針對國際公約內容作出解釋，非適用該公約之船舶不適用，惟因我國尚無針對第 II-1 章及第 XII 章有關散裝船及散裝船以外之單殼貨船檢驗方法以及水位探測器未列於船舶設備規則，建議日後若有需求時可考量納入規範。</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">SOLAS 適用之散裝船以及散裝船以外之單殼貨船</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">主管機關、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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS 第 II-1 章(II-1/3-6, chapter II-1 parts B-2, II-1/26, II-1/40, II-1/41-44)及第 XII 章(XII/12-13)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本通告針對 SOLAS 第 II-1 章及第 XII 章有關以外之單殼貨船檢驗方法以及水位探測器性能標準進行統一解釋，目的是為了要使此類項目之要求有統一性之作法，包含了此種船舶之通道、穩度、電源、照明設施、水位警示器與警報之性能標準以及泵水系統之相關規定。(如下圖目錄)
二、 本次修定主要為因應 MSC.474(102)決議案，同步修正本統一解釋之相關內容，包含穩度計算、航行時應保持船上對外開口之關閉以及水密門之指示、警報及駕駛台遠端操作要求等。

TABLE OF CONTENTS

1 SOLAS regulation II-1/3-6 – Access to and within spaces in, and forward of, the cargo area of oil tankers and bulk carriers
2 Technical provisions for means of access for inspections (resolution MSC.158(78))
3 SOLAS chapter II-1, parts B-2 – Subdivision, watertight and weathertight integrity – and B-4 – Stability management
4 SOLAS regulation II-1/26 – General
5 SOLAS regulations II-1/40 – General – and II-1/41 – Main source of electrical power and lighting systems
6 SOLAS regulation II-1/41 – Main source of electrical power and lighting systems
7 SOLAS regulations II-1/42 and II-1/43 – Emergency source of electrical power in passenger and cargo ships
8 SOLAS regulation II-1/44 – Starting arrangements for emergency generating sets
9 SOLAS regulation XII/12 – Hold, ballast and dry space water ingress alarms, including the Performance standards for water level detectors on bulk carriers and single hold cargo ships other than bulk carriers (resolution MSC.188(79))
10 SOLAS regulation XII/13 – Availability of pumping systems</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
6.	通告案號：	MSC.1/Circ.1588/Rev.1		一、 船舶危險品裝載規則第 2 條：航行國際航線船舶之分類、識別、聯合國規格包裝物、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三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。 二、 船舶危險品裝載規則第 115-2 條：船舶所有人、運送人或船長每年至少應向航政機關申報一次載運危險品資料。航政機關應建立載運危險品船舶清冊，並依本法第二十八條之三第一項規定，不定期抽查船舶實際載運狀況。其抽查重點如下：..三、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。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	經修訂之載運危險品船舶緊急應變程序 (Revised Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EMS Guide))			建議作法： 考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。 監管方式： 船旗國：依據船舶法第 28-3 條以及船舶危險品裝載規則第 115-2 條，將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。	建議發函予國內相關業者提醒該建議性文件，並於後續考量是否於船舶危險品裝載規則中納入相關規定。
	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：	船舶所有人				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A		
	翻譯需求：	無須翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	IMDG Code				
	摘要內容：	一、 該指南(EMS Guide)提供船員在危險品貨物發生火災、洩漏等意外情況下的應急措施建議。 二、 配合本次國際海運危險品章程(IMDG Code)之修正案(Amendment 40-20)，同步修改該指南之相關資訊。 三、 補充說明：IMDG Code 規則 5.4.3.4，要求載運該章程所控管包裝件危險品之船舶，應備有如下緊急應變資訊：(擇一) (一) 特殊清單、載貨清單或危險品運輸文件；或 (二) 安全資料表(Safety data sheet)；或 (三) 經修訂之載運危險品船舶緊急應變程序(EMS)及涉及危險品事故之醫療急救指南（MFAG）					

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">7.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1599/Rev.1</td><td rowspan="8">一、 我國針對 IGF Code 以及 IGC Code 之國內法現況如 MSC.475(102)以及 MSC.476(102)所示。
二、 此為若欲於低溫下使用高錳沃斯田鋼之技術指南，與內國法化較無關聯。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</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之臨時準則
(Revised Interim Guidelines on the Application of High Manganese Austenitic Steel for Cryogenic Service)</td><td rowspan="7">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="7">建議作法：
現今因我國國內航線皆無此種船舶，並無迫切需求，故可暫不處理。</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">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、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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「新增之裁量事項」：如摘要第四點</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1599</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
鑑於全球對於空氣污染排放規定越趨嚴格，市場上對於液化天然氣(LNG)的需求不斷增長，故 IMO 於 MSC96 次會議上同意有必要確保天然氣運輸船和液化天然氣燃料船的貨物和燃料箱具有足夠的安全性；此外，IMO 亦注意到高錳沃斯田鋼(High Manganese Austenitic Steel)越來越被業界應用在低溫環境，故決議發出該臨時準則給業界參考，以符合國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)第 4.18 段以及國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程 (IGF Code)第 6.4.12 段之要求。
二、 高錳沃斯田鋼之定義如下：高錳沃斯田鋼系指含有大量錳金屬的鋼鐵，以便於在大氣溫度和工作溫度下能保持奧氏體作為其主要的金相。
三、 本次修正將高錳沃斯田鋼之鍛件及鑄件板材之應用厚度擴展至 40mm。
四、 該準則第 9 段(製造商應符合 IGF Code 第 16.1.1 段或 IGC Code 第 6.2.2 段並取得主管機關滿意)、第 10.4 段(對於疲勞設計之 S-N 曲線之應用應使主管機關滿意)、第 10.6 段(銲接應符合 IGF Code 第 16.3 段或 IGC Code 第 6.5 段並取得主管機關滿意)、第 10.7 段(非破壞測試程序應依據主管機關認可之標準) →建議作法：因實務上並無迫切需求且該技術尚在發展中，故建議個案考量。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">8.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1619</td><td rowspan="9">一、 同 MSC.474(102)之說明
二、 補充：有關 SOLAS Reg. II-1/3-8，目前我國船舶設備規則無繫泊相關規定。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">用於繫泊布置設計和挑選安全繫泊之適當繫泊設備及艤裝件之準則
(Guidelines on the Design of Mooring Arrangements and the Selection of Appropriate Mooring Equipment and Fittings for Safe Mooring)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">同 MSC.474(102)以及 MSC.1/Circ.1175/Rev.1 之說明。

建議修正船舶設備規則，新增繫泊設備之相關規定。</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 500GT 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">船舶所有人、認可組織(RO)、相關設備之服務供應商</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>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.474(102)、SOLAS II-1/3-8(拖曳和繫泊設備)、MSC/Circ.1175(關於船上拖曳和繫泊設備的準則)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：配合本屆 MSC 會議 MSC.474(102)決議案所修正之 SOLAS II-1 章規則 3-8.7、3-8.8，要求 2024 年 1 月 1 日以後簽約建造之總噸位 3000 以上船舶，其繫泊設備(包括纜繩)，應符合 IMO 準則(MSC.1/Circ.1619 & MSC.1/Circ.1620)。未滿 GT 3000 之船舶應盡可能符合 IMO 制定的準則或主管機關所定之標準。
二、 依據 MSC 會議所討論的拖曳及繫泊設備，本準則律定於在港口或遮蔽水域，正常工況之設備布置及要求。本準則提供船舶所有人以及相關設備之服務供應商針對船舶繫泊設備之設計、布置、繫泊裝備與配件之選擇以及拖曳及繫泊布置圖(Towing and mooring arrangement plan)之相關指引。
三、 有關錨泊及繫泊設備的選取，相關因素須考慮船舶夏季載重排水量、上層住艙正面面積、夏季載重線以上的船舶側面面積。此外，依據 IACS UR A 文件指出，其環境條件是設定為最大水流速度為 2.5 m/s，最大風速 25 m/s 以及錨鍊水深比小於 6 的環境。
四、 本準則無針對側風強度環境因素直接規範，但對繫纜之選擇建議應考慮：
(一) MSC.1/Circ.1175/Rev.1 附件 A 的繫泊限制指南；
(二) 與繫纜接觸的繫泊艤裝件表面直徑 D 與繫泊纜直徑 d（D/d 比），以減少或減輕彎曲強度損失
(三) 繫纜 MBLSD 的相容性和船上安裝的繫泊絞車的制動能力；
(四) 繫纜設計破斷力(LDBF)為 MBLSD 的 100%至 105%；
(五) 繫纜的特性和限制，包括船舶正常運行期間預期的材料特性和環境運行條件；
(六) 纜尾的使用對高剛度繫纜儲能和回彈的影響等。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">9.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1620</td><td rowspan="9">同 MSC.1/Circ.1619 之說明。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">繫泊設備(包括纜繩)之檢查和維護準則
(Guidelines for Inspection and Maintenance of Mooring Equipment Including Lines)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">同 MSC.1/Circ.1619 之說明。</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 500GT 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">船舶所有人/營運人、設備認證機構、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>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.474(102) 、SOLAS II-1/3-8、MSC/Circ.1175</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：配合本屆 MSC 會議 MSC.474(102)決議案所修正之 SOLAS II-1 章規則 3-8.7、3-8.8，要求 2024 年 1 月 1 日以後簽約建造之總噸位 3000 以上船舶，其繫泊設備(包括纜繩)，應符合 IMO 準則(MSC.1/Circ.1619 & MSC.1/Circ.1620)。未滿 GT 3000 之船舶應盡可能符合 IMO 制定的準則或主管機關所定之標準。
二、 IMO 制定本準則，針對船舶繫泊設備之存放、保養維護、檢查以及操作之訂定相關指引，並指出應依據製造商提供之標準，判斷纜繩之汰換需求。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
10.	通告案號：	MSC.1/Circ.1621			一、 我國已於民國 106 年 06 月 16 日依據船舶法 101 條採用 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、 查我國船舶法 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) 三、 船旗國： 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)進行檢查，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甲醇/乙醇作為動力之船舶)。 四、 港口國：N/A 五、 沿岸國：N/A	國際航線 建議作法： 考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。	國內航線 現今因我國國輪無論國際航線或國內航線皆無此種船舶，並無迫切需求，故可暫不處理。
	中英文標題：	船舶使用甲醇/乙醇燃料之安全臨時準則 (Interim Guidelines for the Safety of Ships Using Methyl/Ethyl Alcohol as Fuel)					
	適用船舶：	SOLAS 適用之船舶且使用氣體或其他低閃點燃料者					
	影響對象：	船舶所有人/營運人、認可組織(RO)					
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	IGF Code					
	摘要內容：	一、 本準則適用於海上人命安全國際公約第 II-1 章 G 部分(SOLAS II-1 Part G)，使用低閃點燃料之船舶。 二、 因應越來越多船舶考慮使用甲醇/乙醇作為燃料，但目前 IGF Code 並無相關規定。故 IMO 考慮到其所涉及燃料的性質，批准本臨時準則，提供有關風險評估(Risk Assessment)、功能要求、船舶設計、布置、安裝、控制及監測使用甲醇/乙醇作為燃料之機械、設備與系統之指引，以最大程度降低船舶、船員及環境之風險，摘要有關艙櫃布置之相關內容如下： (一) 要求裝載甲醇/乙醇燃料之艙櫃不可放置於 A 類機艙空間。 (二) 裝載甲醇/乙醇燃料之船體櫃(Integral fuel tanks)之邊界皆須以堰艙保護，除非該邊界係屬外殼且位於最低水線以下。 (三) 裝載甲醇/乙醇燃料之獨立櫃(Independent Tank)，可放置於露天甲板或指定之燃油儲存空間(Fuel storage hold space)，並根據艙櫃之位置及載貨作業採用機械保護；若設置於露天甲板，應備有防止洩漏之滴盤(drip tray)以及用於緊急降溫之灑水系統；若放置於燃油儲存空間(Fuel storage hold space)，該空間應滿足本準則第 11(防火)13(通風)條之要求。 (四) 攜帶式艙櫃(Portable Tank)，應放置於專用區域，並根據艙櫃之位置及載貨作業採用機械保護；若設置於露天甲板，應備有防止洩漏之滴盤(drip tray)以及用於緊急降溫之灑水系統；若放置於燃油儲存空間(Fuel storage hold space)，該空間應滿足本準則第 11(防火)13(通風)條之要求。當與船舶管路連接時，須能隨時斷開；當艙櫃被斷開時不影響其他艙櫃運行，且不可超過其裝載極限。					

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">11.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1622</td><td rowspan="9">一、 我國針對 IGF Code 以及 IGC Code 之國內法現況如 MSC.475(102)以及 MSC.476(102)所示。
二、 此為一技術指南，若欲接受用於低溫服務之替代金屬材料時，可參考此準則之建議，與內國法化較無關聯。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">載運液化氣體的船舶和使用氣體或其他低閃點燃料之船舶接受使用於低溫之替代金屬材料準則
(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)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">現今因我國國內航線皆無此種船舶，並無迫切需求，故可暫不處理。</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者以及液化氣體船</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">IGF Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
依據 IGC Code 及 IGF Code 之規定，金屬材料若有用於低溫情況時，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上表之中，故 IMO 批准該準則提供相關測試方法及驗證程序。
二、 該準則亦適用於設計最低溫度在 0ºC 至-165ºC 或更低之替代金屬材料(最大厚度為 40 毫米)。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">12.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1623</td><td rowspan="8">一、 目前交通部尚未採納 CSS code
二、 船舶設備規則第 6 條：本規則所稱船舶設備，指下列各款而言：
十五、海上運送之貨櫃及其固定設備。
惟後續船舶設備規則中並未有明確條文規範。
三、 船旗國：
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)進行檢查，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
四、 港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">貨物裝載及繫固安全實踐章程修正案
(Amendments to the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code))</td><td rowspan="7">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。

監管方式：
船旗國：除載運散裝固體/液體貨物外，船上之貨物需依經主管機關或 RO 認可之貨繫固手冊進行載運及繫固，未依據相關要求制定貨物繫固手冊將無法取得主管機關或 RO 之認可。</td><td rowspan="7">建議於船舶設備規則中納入貨物繫固相關規定。</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 500GT 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>建議性章程修正案(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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">CSS Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 全文修正本章程附錄 13：半標準化與非標準化貨物保護布置之效率評估方法(Methods to assess the efficiency of securing arrangements For semi-standardized and non-standardized cargo)
二、 本次全文更新貨物裝載及繫固安全實踐章程(CSS Code)Annex 13(評估半標準化和非標準化貨物保安布置效率之方法)內容，包含以下內容：
(一) 修正繫固設備之結構的強度要求；
(二) 於外力假設中新增天氣因素之繫固(weather-dependent lashing)；
(三) 擴展船寬定傾中心比(B/GM)小於 13 之橫向加速修正係數表；
(四) 針對半標準化和非標準化貨物提出進一步之規定以及建議。
三、 此次修正內容將影響認可組織(RO)認可之貨物繫固手冊的內容及所承載貨物的繫固安全性。
四、 補充:
標準化貨物依據 CSS code/Ch.3，係指貨櫃裝載，其有固定的認可系統得以確保繫固安全。
半標準化貨物依據 CSS code/Ch.4，係指陸用車輛等類似貨物。
非標準化貨物依據 CSS code/Ch.5，係指除上述兩類以外之類似貨物。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
13.	通告案號：	MSC.1/Circ.1624		一、 現今因我國國輪國內航線無此種船舶，並無迫切需求，但建議可以依據船舶法 101 條進行公告採用，以備未來若有相關需求時可以使用。 二、 船旗國： 依據船舶法第 37 條，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；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 三、 港口國、沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文標題：	載運木材甲板貨物之安全操作章程修正案 (Amendments to the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes 2011 (2011 TDC Code))			建議作法： 考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。 TDC Code 為非強制性章程，但國際上載運木材甲板貨物之國際航線船舶仍會要求符合該章程，故建議可依據船舶法 101 條公告採用該章程(A.1048(27)決議案) 監管方式：適用本章程之船舶，應符合該章程規定並向航政機關申請檢查合格，爰未符合該章程規定者則無法取得相對應之證書。 影響評估：TDC Code 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。	現今因我國國輪國內航線無此種船舶，並無迫切需求，故可暫不處理。
	適用船舶：	載運木材甲板貨物之船舶				
	影響對象：	船舶所有人				
	類型(性質)：	建議性章程修正案(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	TDC Code(A.1048(27))				
	摘要內容：	一、 本章程之主要目的在於提供船長 24 公尺以上載運木材甲板貨物之船舶相關指引，使其能保持航行之安全，如 安全運輸操作、安全載運及固定方法、保護系統設計原則、貨物繫固手冊，以及裝載及固定之範例清單。 二、 本次調整貨物繫固布置之替代性設計原則，將加速度及外力之影響引入 CSS Code 進行規範，並針對載重噸 6000 之船舶，其載運圓木甲板貨物時之相關計算範例進行修正。				

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
14.	通告案號：	MSC.1/Circ.1625		同 MSC.476(102)之說明。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之統一解釋 (Unified Interpretations of The IGC Code (as Amended by Resolution MSC.370(93))			建議作法： 考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。	同 MSC.476(102)之說明。
	適用船舶：	SOLAS 適用之船舶且載運液化氣體者(液化氣體船)				
	影響對象：	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	摘要翻譯(如下)				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	IGC Code				
	摘要內容：	一、 針對 IGC Code 中針較不明確部分(如 A 型 B 型獨立艙櫃銲接、氣體燃料管路外管道之設計壓力、貨物過濾器、貨物管路隔熱等)進行統一解釋，以避免因對於條文之理解不同而產生之爭議，摘要部分內容如下： (一) 說明 IGC Code 第 5.6.5 條和第 18.9 條關於貨物取樣的要求僅在船上設有該取樣系統的情況下才適用，而在惰化或充氣過程中用於控制液貨艙內大氣的連接管不應視為貨物取樣連接管。 (二) 說明 IGC Code 第 5.6.6 條對於貨物過濾器之規定，如果總管顯示法蘭設有的可攜式過濾器未設專用過濾器外殼，並且在每次裝卸操作之後可對可攜式過濾器進行外觀檢查，則無須其他用於顯示堵塞或便於排水之布置。 (三) 有關 IGC Code 第 5.12.3.1 條對貨物管系絕熱保護之免除情況提供範例。 (四) 說明 IGC Code 第 11.3.4 條使用應急消防泵為噴水系統供水時，額外增加的排量僅限於覆蓋通常有人的上層建築和甲板室之邊界、救生艇筏及其集合區域。 (五) 說明 IGC Code 第 13.2.2 條：如果液貨艙僅安裝 1 個液位表時，則需要能在液貨艙營運時，能對該液位表(除被動部件外)的其他部件進行檢修。 (六) 有關 IGC Code 第 13.6.4 條，在設有惰性氣體系統空間之適當位置，均應放置兩個氧氣感測器。				

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">15.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1626</td><td rowspan="9">同 MSC.477(102)之說明</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">國際海事危險品章程(IMDG Code)之統一解釋
(Unified Interpretation of the IMDG Code)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">依船舶法第 34 條規定，108 年 11 月 28 日後建造或輸入總噸位 500 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>適用船舶：</td><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">船舶所有人、港口國管制員(PSCO)、認可組織(RO)</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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">IMDG Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：依據國際海事危險品章程(IMDG Code)第 7.1.4.4.2 段規定：除第 1.4 類(不致引起重大危害的物質)以外之第一類(Class1)貨物(即爆炸物)之存放處，應與住艙(Living quarters)、救生設備(Life-saving appliances)以及包含公共通道之區域水平距離不少於 12m。
二、 上述規定之救生設備並未明確定義其範圍，易造成對規定之誤解，故發布此統一解釋：該救生設備一詞係指 SOLAS III/21 或 III/31.1 所要求之船舶主要救生艇筏和救難艇，並不包含其他救生設備(例如救生圈、附加救生筏、符合 SOLAS III /31.3.2 和 III/31.1.4 以及與此類救生筏相關之任何救生衣和浸水衣)。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">16.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1627</td><td rowspan="8">一、此內容 IMO 正在研究之第二代完整穩度標準，尚與內國法化無關。
二、補充盤點國內法現行針對完整穩度之規定：
(一) 客船管理規則第 46 條：客船完整穩度之標準，應在任何正常搭載狀況下，分別按其航行區域之氣候與乘客搭載情形，並於考慮正常未滿液艙之自由液面效果後，至少應具有前二條規定淨定傾中心高之較大者。
三、其餘船種目前並無規範。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">第二代完整穩度標準臨時準則
(Interim Guidelines on the Second Generation Intact Stability Criteria)</td><td rowspan="7">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。

建議於最近一次船舶法 101 條公告採用時，依船舶法第 101 條公告採用 2008 年完整穩度章程以適用於我國國際航線國輪。

影響評估：2008 年完整穩度章程為統一之國際標準，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。</td><td rowspan="7">建議提供給認可組織(RO)參考。</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">適用 SOLAS 之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">IS Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">本臨時準則之目的是依據 2008 年完整穩度章程(IS Code)A 部分第 1.2 節，部分船舶在波浪中具有較大風險，因此開發第二代完整穩度臨時準則用以評估船舶於波浪中之動態穩度失效模式(dynamic stability failure modes)。該動態穩度失效模式如下：癱船狀態(dead ship condition)，過度加速(excessive acceleration)，單純喪失穩度(pure loss of stability)，參數橫搖(parametric rolling)和騎浪/橫甩(surf-riding/broaching)。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">17.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1628</td><td rowspan="8">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、 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。
三、 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。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">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))</td><td rowspan="7">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)、個人救生設備供應商並置於官網方式。</td><td rowspan="7">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。</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、個人救生設備供應商、製作商及檢測單位</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC/Circ.980、SOLAS III/Reg.4</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MSC/Circ.980 通告(Standardized life-saving appliance evaluation and test report forms)提供了標準化救生設備評估和測試報告表。
二、 本通告針對個人救生設備(如救生圈及其相關設備、救生衣及其相關設備、浸水衣及其相關設備、防暴露衣以及保溫設備) 更新標準化救生設備評估和測試報告表，提供相關測試及檢測單位使用。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">18.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1629</td><td rowspan="9">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、 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。
三、 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。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(目視/視覺信號)
(Revised Standardized Life-Saving Appliance Evaluation and Test Report Forms (Visual Signals))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)、個人救生設備供應商並置於官網方式。</td><td rowspan="8">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。</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、目視/視覺信號供應商、製作商及檢測單位</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC/Circ.980、SOLAS III/Reg.4</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MSC/Circ.980 通告(Standardized life-saving appliance evaluation and test report forms)提供了標準化救生設備評估和測試報告表。
二、 本通告針對視覺信號(如火箭降落傘、手持紅光以及浮煙信號)更新標準化救生設備評估和測試報告表，提供相關測試及檢測單位使用。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">19.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1630</td><td rowspan="9">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、 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。
三、 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。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(救生艇筏)
(Revised Standardized Life-Saving Appliance Evaluation and Test Report Forms (Survival Craft))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)、個人救生設備供應商並置於官網方式。</td><td rowspan="8">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。</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、救生筏供應商、製作商及檢測單位</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「過往裁量事項」：如摘要三</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC/Circ.980、SOLAS III/Reg.4</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MSC/Circ.980 通告(Standardized life-saving appliance evaluation and test report forms)提供了標準化救生設備評估和測試報告表。
二、 本通告針對救生艇筏(如充氣式救生筏、硬式救生筏、救生艇筏組件、吊架式救生艇以及自由降落式救生艇)更新標準化救生設備評估和測試報告表，提供相關測試及檢測單位使用。
三、 第 4.4.7.1 段(衝擊試驗中加速規之安裝應經主管機關滿意)、第 4.4.7.1 段&第 4.5.8.2 段(防火試驗中溫度計之安裝位置應經主管機關滿意)、第 4.4.8.3 段&第 4.5.8.3 段(防火救生艇之灑水系統之速率及水膜厚度應經主管機關滿意)、第 4.5.7.1 段(自由降落下水式救生艇加速度試驗中加速規之安裝應經主管機關滿意)、第 4.5.7.2 段(救生艇過載試驗之操作自應經主管機關滿意)→建議作法：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，且為測試儀器之規格，故建議個案考量。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th>建議作法與監管方式</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="9">20.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1631</td><td rowspan="9">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、 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。
三、 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。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(救難艇)
(Revised Standardized Life-Saving Appliance Evaluation and Test Report Forms (Rescue Boats))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)、個人救生設備供應商並置於官網方式。</td><td rowspan="8">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。</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、救難艇供應商、製作商及檢測單位</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC/Circ.980、SOLAS III/Reg.4</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MSC/Circ.980 通告(Standardized life-saving appliance evaluation and test report forms)提供了標準化救生設備評估和測試報告表。
二、 本通告針對救難艇(如救難艇之舷外機、硬式救難艇、充氣式救難艇、硬式/充氣式之救難艇、硬式快速救難艇、充氣式快速救難艇以及硬式/充氣式快速救難艇)更新標準化救生設備評估和測試報告表，提供相關測試及檢測單位使用。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">21.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1632</td><td rowspan="9">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、 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。
三、 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。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(下水及登乘設備)
(Revised Standardized Life-Saving Appliance Evaluation and Test Report Forms (Launching and Embarkation Appliances))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)、個人救生設備供應商並置於官網方式。</td><td rowspan="8">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。</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、下水及登船設備供應商、製作商及檢測單位</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「過往裁量事項」：如摘要三</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC/Circ.980、SOLAS III/Reg.4</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MSC/Circ.980 通告(Standardized life-saving appliance evaluation and test report forms)提供了標準化救生設備評估和測試報告表。
二、 本通告針對下水及登乘設備、海上撤離系統等更新標準化救生設備評估和測試報告表，提供相關測試及檢測單位使用。
三、 第 6.1.3.18 段(吊架下水之艇鉤，其自動釋放裝置應能向主管機關證明其不會無意中被釋放)、第 6.2.1.3 段(有關海上撤離系統平台以及通道的結構與強度應取得主管機關)→建議作法：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，故建議個案考量。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">22.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1633</td><td rowspan="8">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、 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。
三、 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。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(其他救生設備)
(Revised Standardized Life-Saving Appliance Evaluation and Test Report Forms (Other Life-Saving Appliances))</td><td rowspan="7">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)、個人救生設備供應商並置於官網方式。</td><td rowspan="7">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。</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、救生設備(如拋繩器)供應商、製作商及檢測單位</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC/Circ.980、SOLAS III/Reg.4</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MSC/Circ.980 通告(Standardized life-saving appliance evaluation and test report forms)提供了標準化救生設備評估和測試報告表。
二、 本通告針對其他救生設備(如拋繩器等)更新標準化救生設備評估和測試報告表，提供相關測試及檢測單位使用。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

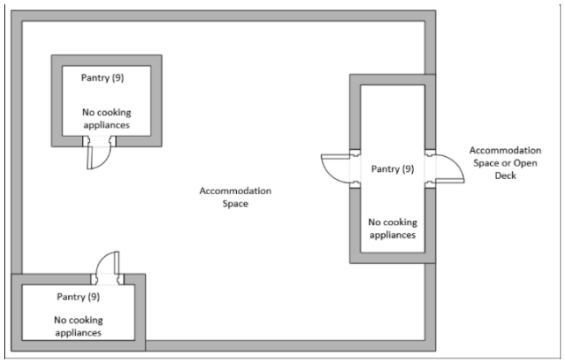
<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">23.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1634</td><td rowspan="9">一、 船旗國：
有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條(適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定。
二、 港口國：N/A
三、 沿岸國：N/A
四、 補充有關國內航線部分，SOLAS 第 II-2 章規則 9 相關條文位於船舶防火構造規則。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-2 章之統一解釋
(Unified Interpretations of SOLAS Chapter II-2)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">雖該統一解釋主要針對國際公約內容作出解釋，非適用該公約之船舶不適用，建議日後若有需求時可考量納入船舶防火構造規則。</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 500GT 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、MSC/Circ.1120、MSC.1/Circ.1436</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：因應現行 SOLAS 第 II-2 章(有關於防火構造之相關規範)規則 9.2.2.3.2.2(9)「衛生和類似處所」中有關於「住艙處所中未含有烹飪設備之獨立配膳室」並未有相關詳細說明，故 IMO 發布本通告統一解釋該類空間之定義，以明確相關空間之隔艙防火等級。
二、 住艙處所中未含有烹飪設備之獨立配膳室：為在住艙處所內之圍閉空間，並且僅與住艙處所(SOLAS 第 II-2 章規則 3.1 所定義)或露天甲板相通，不應與如廚房等非住艙處所連結；除非依據 SOLAS 第 II-2 章、FSS Code 及 FTP Code 等相關測試程序允許(MSC/Circ.1120 及 MSC.1/Circ.1436)，否則該處所不可具備烹飪設備。
三、 補充說明：MSC/Circ.1120 及 MSC.1/Circ.1436 為 SOLAS 第 II-2 章、FSS Code 及 FTP Code 中火災測試程序之統一解釋，其中關於「住艙處所中未含有烹飪設備之獨立配膳室」允許設置如：土司機、微波爐及其他加熱設備(但有功率及溫度上限之規定)等有關烹飪之設備。
 

Figure 1: Examples of category 9 "Isolated pantry containing no cooking appliances in an accommodation space"</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
24.	通告案號：	MSC.1/Circ.1635			此內容與國內法無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	國際海事組織強化群呼協調小組 (IMO Enhanced Group Call Coordinating Panel)				內容與內國法化無關，建議可毋須特別處理。	內容與內國法化無關，建議可毋須特別處理。
	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：	2021.1.1			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 背景：海事安全委員會在其第 102 次會議（2020 年 11 月 4 日至 11 日）上，在批准經修訂之「國際安全網服務手冊」（MSC.1/Circ.1364/Rev.2）時，同意修正 IMO 強化群呼協調小組的職權範圍。 二、 因此，本次 MSC 修正了國際海事組織強化群呼協調小組的職權範圍，新的職權範圍如下： (一) 制定有效使用 EGC 服務的操作方法； (二) 制定協助 EGC 服務的文件； (三) 將 EGC 服務的所有面向資訊提供給經認可之移動衛星服務商以及潛在的資訊提供者； (四) 為潛在的資訊提供者建立註冊之標準及方式，並確保與服務於所需海域的所有經認可之移動衛星服務商簽訂協議； (五) 協調潛在的資訊提供者之註冊事宜；以及 (六) 促進海事業界能更加理解 EGC 服務的好處並有正確之認知。 三、 本通告所附之職權範圍和程序將配合經修訂之「國際安全網服務手冊」(MSC.1/Circ.1364/Rev.2)自 2021 年 1 月 1 日起生效，請會員國將此通知提交給有關各方的關注。					

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
25.	通告案號：	MSC.1/Circ.1636/rev.1			此內容與修正國內法無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	為確保新型冠狀病毒(COVID-19)流行期間船員旅行及更換之產業建議框架 (Industry Recommended Framework of Protocols for Ensuring Safe Ship Crew Changes and Travel During the Coronavirus (COVID-19) Pandemic)				建議可將本文件提供給船員組評估。	國內航線不適用。
	適用船舶：	N/A					
	影響對象：	船舶所有人、船員組					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	因應新型冠狀病毒(COVID-19)疫情影響，MSC 提供本建議性文件，邀請各國酌情參考本文件制定相關措施，以使船員得以順利更換及遣返。					

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
26.	通告案號：	MSC.1/Circ.1637			此內容與修正國內法無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	新型冠狀病毒(COVID-19)流行期間，海上人命安全國際公約(SOLAS)規則 II-1/3-10 關於「船舶交船不可預見之延期」一詞之統一解釋 (Unified Interpretation of SOLAS Regulation II-1/3-10 Concerning the Term "Unforeseen Delay in Delivery Of Ships" during The Coronavirus (COIVD-19) Pandemic)				此內容與修正國內法無關，且查我國並無船舶遇到此通告所述之情況，故無須處理。	此內容與修正國內法無關。
	適用船舶：	於 2020 年 7 月 1 日以後交船且船長 150 公尺以上之油輪及散裝船					
	影響對象：	船舶所有人、認可組織(RO)					
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	SOLAS 規則 II-1/3-10					
	摘要內容：	一、 背景：海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章規則 3-10(目標導向船舶建造標準，Goal-Based Standards, GBS)規定適用於 2020 年 7 月 1 日交船且船長 150 公尺以上之油輪及散裝船。 二、 由於 COVID-19 疫情影響，導致有些原預期在這之前交船之船舶被延後至 2020 年 7 月 1 日以後交船，使該船落入 GBS 規定之適用範圍；故 MSC 將批准本統一解釋，說明若因疫情等不可抗因素影響而延遲至 2020 年 7 月 1 日以後交船者，在船旗國主管機關個案同意下，仍可視為於 2020 年 7 月 1 日以前交船，並建議船旗國主管機關可採取相關措施，包含： (一) 向船舶建造國主管機關要求提出延遲是由於不可抗因素影響之正式報告； (二) 於貨船安全構造證書或貨船安全證書上註記，說明是係依據本統一解釋，同意該船視為於 2020 年 7 月 1 日以前交船； (三) 主管機關應向 IMO 通報船舶之相關資訊以及延遲原因。					

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">27.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.8/Circ.1</td><td rowspan="8">SOLAS Reg. II-1/12：船舶艙區劃分規則本來就沒有規定閥型(第 18 條：防碰艙壁在艙壁甲板以下僅得設一根管子處理艏尖艙內液體。管子應裝設能由艙壁甲板以上操作之關斷閥，且閥體應設於艏尖艙內之防撞艙壁。關斷閥設置於非貨物空間以外，於任何營運狀況下均可到達之處者，航政機關得同意關斷閥設於防碰艙壁後側。關斷閥應為鋼、青銅或其他經核可之具延展性材質，不得採用普通鑄鐵或類似材質)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">自願提前執行 MSC.474(102)決議案通過之 SOLAS 規則 II-1/12
(Voluntary Early Implementation of the Amendments to SOLAS Regulation II-1/12 Adopted by Resolution MSC.474(102))</td><td rowspan="7">因至今並無造船廠詢問相關提前實施之請求，且考量我國無法藉由 GISIS 向 IMO 通報，故建議暫時維持公約生效時程。</td><td rowspan="7">無須處理。</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">適用 SOLAS 之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">船舶所有人、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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「新增之裁量事項」：是否提前實施 MSC.474(102)決議案通過之 SOLAS 規則 II-1/12</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.474（102）、MSC.1/Circ.1565</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 配合本次 SOLAS Reg.II-1/12 之修正案刪除關於貫穿防撞艙壁管道上的閥型要求，因應部分船舶有自願提前執行之需求，並考慮到 MSC.1/Circ.1565 通告(有關 SOLAS 公約及相關強制性章程之自願提前實施準則)，同意各國政府可在該修正案生效日(2024 年 1 月 1 日)前提前實施。
二、 主管機關若決議提前實施，則需藉由 GISIS 向 IMO 通報。
三、 補充說明 MSC.1/Circ.1565 通告：在特殊情況下 IMO 將會依該通告之格式模板，公告並邀請締約國政府提前實施某些修正案；港口國應避免將自己國家的「自願提前實施」政策強制要求於外籍船，並在執行 PSC 時，應考慮 MSC 發出自願提前實施之通告以及其他締約國透過 GISIS 發布的相關消息。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
28.	通告案號：	MSC.1/Circ.1164/Rev.22			此內容與修正國內法無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	關於 STCW 公約締約方提交有關獨立評估報告之資訊，經 MSC 確認所傳遞之資訊表明其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 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, 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)				建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。	建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。
	適用船舶：	N/A					
	影響對象：	各會員國					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	無					
	摘要內容：	IMO 秘書處將更新 MSC.1/Circ.1164 通告的會員國名單。接續 MSC.1/Circ.1163 通告，當 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。					

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
29.	通告案號：	SN.1/Circ.243/Rev.2/Corr.1			與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	中英文 標題：	與導航相關符號、術語及縮寫介紹準則 (Guidelines for the Presentation of Navigation-Related Symbols, Terms and Abbreviations)				建議可提供該資料給航港局相關單位(航安組或航務組)，以評估是否轉予我國航商做為參考。	建議可提供該資料給航港局相關單位(航安組或航務組)，以評估是否轉予我國航商做為參考。
	適用船舶：	N/A					
	影響對象：	N/A					
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	本通告僅為準則內容之勘誤。					

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">30.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">SN.1/Circ.339</td><td rowspan="9">此內容與修正國內法無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">分道航行方案外之其他路徑措施
(Routeing Measures other than Traffic Separation Schemes)</td><td rowspan="8">建議可提供該資料給航港局相關單位(航務組)，以評估是否轉予我國航商做為參考。</td><td rowspan="8">無須處理。</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">航行至大堡礁 (Great Barrier Reef)以及托列斯海峽(Torres Strait)之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">船舶航行至大堡礁 (Great Barrier Reef)以及托列斯海峽(Torres Strait)之船舶所有人</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>2021.06.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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">本通告為修正現行在大堡礁 (Great Barrier Reef)以及托列斯海峽(Torres Strait)施行之雙向航路(Two-Way Route)之位置。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
31.	通告案號：	SN.1/Circ.340			此內容與修正國內法無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	認可印度區域衛星導航系統(IRNSS)作為世界無線電航行系統之一部分 (Recognition of the Indian Regional Navigation Satellite System (IRNSS) as a Component of the Worldwide Radionavigation System)				無須處理。	無須處理。
	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：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	本通告為 MSC 認可將印度區域衛星導航系統(IRNSS) 作為世界無線電航行系統之一部分，提請各會員國注意。					

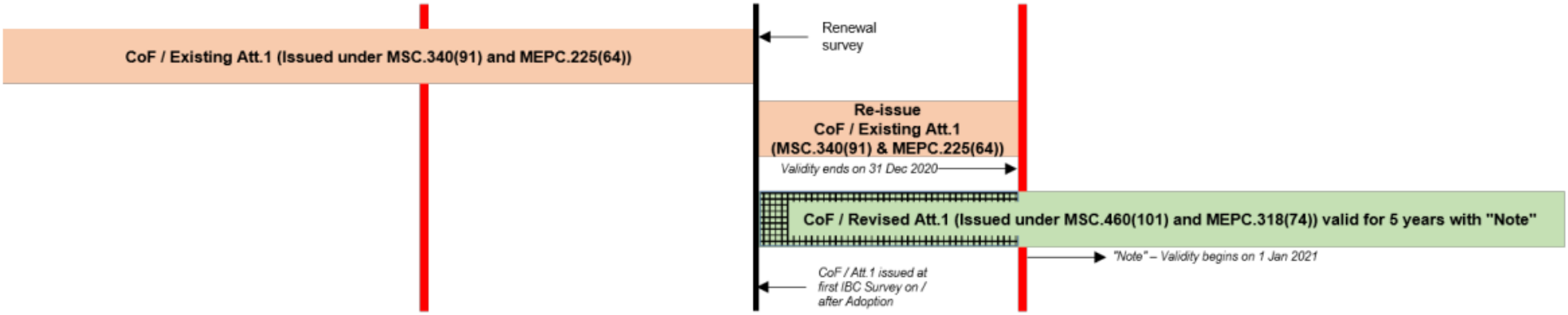
MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
32.	通告案號：	COLREG.2-Circ.75			此內容僅與船舶營運航行有關，與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	分道航行方案及相關路徑措施 (Traffic Separation Schemes and Associated Routeing Measures)				建議可提供該資料給航港局相關單位(航務組)，以評估是否轉予我國航商做為參考。	與內國法化無關，無須處理。
	適用船舶：	航行至挪威海岸(Coast of Norway)、烏士(Ushant)以及斯武普斯克淺灘（Slupska Bank）之船舶					
	影響對象：	船舶航行至挪威海岸(Coast of Norway)、烏士(Ushant)以及斯武普斯克淺灘（Slupska Bank）之船舶所有人					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	本通告目的在於解決航道交通壅塞之狀況，訂定挪威海岸、烏士以及斯武普斯克淺灘區域分道航行之規定。					

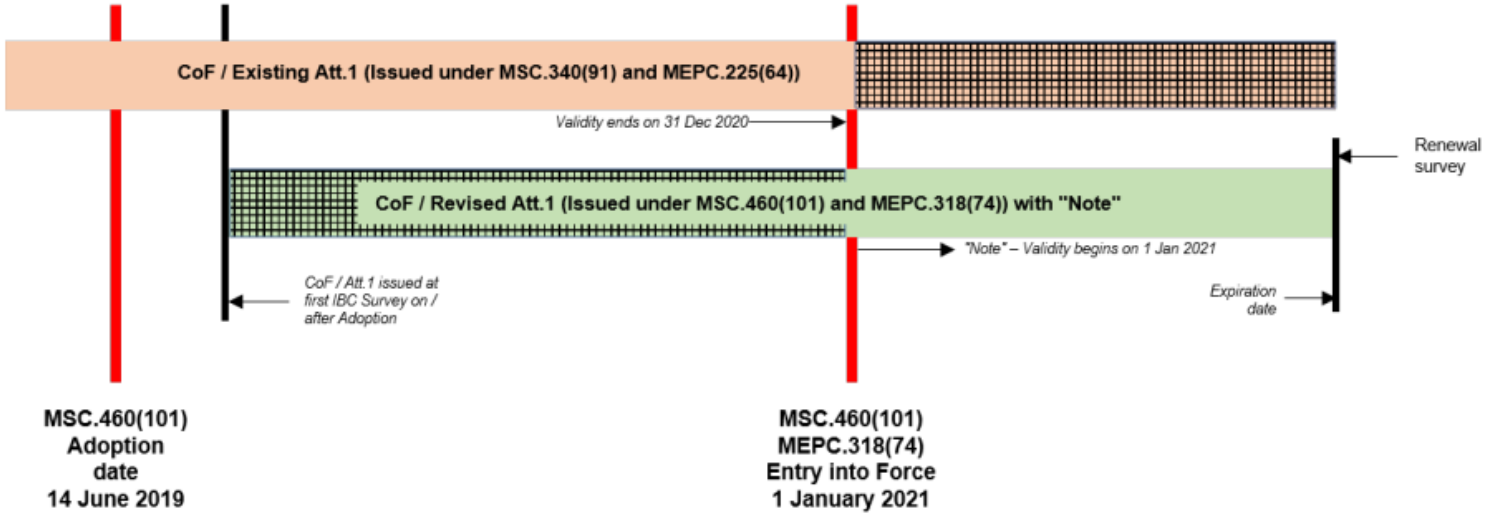
MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
33.	通告案號：	MSC-MEPC.5/Circ.7/Rev.1		我國已採納使用國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程，本指南僅為證書換發之指引，與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程第 17 章及第 18 章修正生效，將修訂證書替換現行證書之指南 (Guidance on the Timing of Replacement of Existing Certificates by Revised Certificates as a Consequence of the Entry Into Force of Amendments to Chapters 17 and 18 of the IBC Code)			經查財團法人驗船中心(CR)已於本通告發出時通知我國相關國際線國輪，並已完成證書之換發作業，故無須再特別處理。	國內航線現無化學品船舶，故無須處理。
	適用船舶：	適用 IBC Code 之船舶(載運散裝危險化學品船)				
	影響對象：	船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	指南(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	MSC-MEPC.5/Circ.7				
	摘要內容：	一、 背景：因應 MEPC.318(74)及 MSC.460(101)所修正之 IBC Code(於 2021 年 1 月 1 日生效)，其修正了大多數的貨品載運標準，故使得現有依據 MSC.340(91)及 MEPC.225(64)決議案核發之 IBC 適載證書將於 2020 年 12 月 31 日失效。 二、 為使船舶之證書得以連貫，IMO 針對兩種情況(1. 證書換證日期介於 MSC.460(101)決議案採納與生效日(2021 年 1 月 1 日)之間；2. 證書換證日期於 MSC.460(101)決議案生效以後)提出證書核發之相關指引。以協助各認可組織(RO)再依據 MEPC.318(74)及 MSC.460(101)標準核發新的 IBC 適載證書時，有統一之標準(如次頁示意圖) 三、 補充說明：經查，財團法人驗船中心(CR)已於本通告發出時通知我國相關國際線國輪，並已完成證書之換發作業。				

Scenario 1 – IBC Certificate of Fitness expires between Adoption Date and Entry into Force Date of the IBC Code Amendments



Scenario 2 – IBC Certificate of Fitness expires after Entry into Force Date of the IBC Code Amendments



MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">34.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1</td><td rowspan="9">與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">新型冠狀病毒(COVID-19)流行期間委員會遠端會議之臨時指南
Interim Guidance to Facilitate Remote Sessions of the Committees During the COVID-19 Pandemic</td><td rowspan="8">與內國法化無關，無須處理。</td><td rowspan="8">與內國法化無關，無須處理。</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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">本通告為國際海事組織(IMO)因應新型冠狀病毒疫情影響而制定之 IMO 遠端會議指南。</td></tr>
</table>

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
35.	通告案號：	MSC.1/Circ.797/Rev.34			與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	秘書長依據 STCW 章程 AI/7 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 Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code)				建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。	建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。
	適用船舶：	N/A					
	影響對象：	各 STCW 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：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 IMO 秘書長定期更新 STCW 之適格人員(competent persons)名單 二、 備註：依據 STCW Code A-1/7 之規定，秘書長應保存一份經海事安全委員會批准的適格人員名單(名單由各締約國推薦)，這些人員可以受邀針對締約國的「履約文件」所述之各項履約行動品質標準進行獨立性稽核，提交履約品質獨立評估報告。依據 STCW Code A-1/7 之規定，這些人員應了解 STCW 國際公約之要求，且其中一名成員了解該締約國 之培訓和發證制度。					

MSC102 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
36.	通告案號：	MSC.7/Circ.1/Rev.25			與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	船員更換與船員遣返之國家聯絡點 National Focal Points on Crew Change and Repatriation of Seafarers				建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。	建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。
	適用船舶：	國際航線之船舶					
	影響對象：	船舶所有人、航政機關(船員組)					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	MSC.473(ES.2)					
	摘要內容：	一、 因應新型冠狀病毒影響，國際海事組織建議各國採取相關措施以保障船員之更換及遣返。 二、 本通告列舉目前已提供船員更換及遣返並通報 IMO 之相關國家聯繫方式。					

MSC102 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">37.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC-MEPC.6/Circ.19</td><td rowspan="9">與內國法化無關，但補充以下內容：
本案所稱「國家聯絡點」，依 MSC-MEPC.6/Circ.19 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，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，主責部會將依事件性質是否涉及船舶進行分工。且因我國並非 IMO 之會員國，故無法於該文件中增加我國之國家單一窗口資訊，爰依據過往以討論之分工方式處理。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</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><td rowspan="8">建議可提供該資料給航港局相關單位(航安組)、海洋委員會及漁業署參考。</td><td rowspan="8">建議可提供該資料給航港局相關單位(航安組)、海洋委員會及漁業署參考。</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">船舶所有人、主管機關(包含環保單位)</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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">本通告整理船舶涉及包含石油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)

補充：依 MSC-MEPC.6/Circ.19 第 6 點要求之「國家業務點單一窗口」，為負責有關船舶涉及有害物質(包含從船舶到沿海國的油污染)事故之接收、傳送、應變和處理緊急報告。</td></tr>
</table>

MEPC76 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)	建議作法與監管方式	
1.	決議案號：	MEPC.328(76)		一、 背景：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) 民國 107 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 107 年 3 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。 二、 船旗國： (一) 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。 (二) 操作面： 1. 有關碳強度指標(CII)依據該決議案，現行對於碳強度指標(CII)未達到標準者僅要求制訂矯正計畫，故目前尚無須制訂相關因應罰則。 2. 有關無人無推進動力駁船，依我國船舶法 30 條，國際航線國輪應依國際公約之規定施行檢查，應於定期檢查時確認船舶仍符合相關規定。 三、 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(航港	國際航線	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 MARPOL Annex VI (2021 Revised MARPOL Annex VI))			建議作法： 考量其係屬「涉及國際公約證書增修之決議案」，故建議於生效日前半年依據船舶法第 101 條開始辦理公告採用該修正案(建議公告採用函通報本案影響對象，及國立臺灣海洋大學、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、漁業署)。 另有關我國際商港涉及港口國管制(PSC)，考量商港法第 58 條已將港口國管制程序內國法化，故建議採發文並置於官網方式。 持有全套公約證書但從事環島航線之船舶，因 EEXI 跟 CII 規定不適用僅在某締約國水域航行之船舶，建議比照前案有關 BWM 公約之處理模式，將其於 MTNet 登載為國內航線後，	有關船舶能效規定：因船舶能效之規定得不適用國內航線，且 EEDI 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。 有關無人無推進動力駁船議題，雖該附錄適用於所有船舶，但發證僅適用於國際航線船舶，故無處理需求。
	適用船舶	除各規則另有訂定，原則適於用所有船舶(補充：第四章有關能源效率之規定(EEDI、EEXI 及 CII 不適用僅航行國內航線之船舶)				
	影響對象	主管機關(含 PSC)、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： 2022.11.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、沿岸國、港口國：N/A 船旗國： 1. 「新增之裁量事項」雖法規條文與未詳盡清單中無特別需解釋之處，惟實務執行面會有環島航線及水泥船是否適用 EEXI 之議題 2. 「新增之裁量事項」決定豁免證書之授權與核發程序(MEPC.1/Circ.892)。 3. 「過往裁量事項」有關規則 13 NOx 規定之追溯方式應取得主管機關之滿意相關情況，因不再本次修正範圍內，故建議後續由我國盤點未詳盡清單時再行處理				
	相關文件：	MEPC.334(76)、MEPC.335(76)、MPEC.336(76)、MPEC.337(76)、MPEC.338(76)、MEPC.339(76)				
	摘要內容：	一、 本決議案全文修正 MARPOL 附錄 VI，調整該附錄之條文編排，並針對船舶能源效率以及無人無推進動力駁船(UNSP Barge)新增以下規定。(僅針對變動處評估說明如下) 二、 IMO 為因應全球減少碳排放量之目標，考慮到現行 EEDI 僅對於 2013 年以後建造之新造船有所規範，為加速提升船舶能效之進展，在技術面對於現成船新增現成船能源效率指數(Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI)，而在操作面新增碳強度指標(Carbon Intensity Indicator, CII)之要求；另同時對無人無推進動力駁船(UNSP Barge)新增相關豁免規範。 三、 有關新增之無人無推進動力駁船豁免規定，當船舶符合無人無推進動力駁船之定義，則可以豁免附錄 VI 之檢驗及發證要求，並新增無人無推進動力駁船豁免證書之格式範本，有關無人無推進動力駁船之定義如下：(船舶所有人有義務維持船舶之狀態符合下列要求) (一) 無機械式推進； (二) 船上不會排放附錄 VI 所控管之物質； (三) 船上無人員或活體動物。 四、 配合本次全文修訂，將第四章名稱由「船舶之能源效率規則(Regulations on Energy Efficiency for Ships)」更改為「國際航線船舶之碳強度規則(Regulations on the Carbon Intensity of International Shipping)」，並新增規則 20 及規則 21，敘明本章節之目的，並針對技術面、操作面之規則提供條文之索引。				

五、 有關第四章「國際線船舶之碳強度規則」所適用之船舶如下圖所示，其中文摘要如下：

(一) 本章節適用於 400 總噸以上之所有船舶。

(二) 本章節不適用以下船舶：

1. 僅航行於其船旗國水域之船舶，但在合理情況下，簽約國應透過適當方式確保此類船舶之建自及運作方式符合本章要求；
2. 非機械式推進之船舶以及海上平台(包含浮動式生產儲存卸載油輪(FPSOs)、浮式儲藏裝置(FSUs)及鑽油平台，無論其推進方式)。

Regulation 19
Application

1 This chapter shall apply to all ships of 400 gross tonnage and above.

2 The provisions of this chapter shall not apply to:

.1 ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly. However, each Party should ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships are constructed and act in a manner consistent with the requirements of chapter 4 of this Annex, so far as is reasonable and practicable.

.2 ships not propelled by mechanical means, and platforms including FPSOs and FSUs and drilling rigs, regardless of their propulsion.

六、 本次針對第四章「國際航線船舶之碳強度規則」所新增內容說明如下：

(一) 技術要求-新增現成船能源效率指數(Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI)規定：EEXI 將對「所有國際航線適用新造船能源效率設計指數(EEDI)船型之船舶」要求其達到對應於 2022 年 4 月 1 日以後建造者之 EEDI 水準(但對部分船種和尺度之船舶有做部分放寬)」；無論船舶建造年份，在 2023 年 1 月 1 日以後的第一次國際防止船舶空氣污染(IAPP)初次檢驗、定期檢驗、中期檢驗或是換證檢驗(以較早遇到者為準)前，須對其 EEXI 進行驗證，並換發國際能源效率證書(IEEC)。(註 1：此為一次性驗證)
(註 2：若該船 EEDI 達成值已滿足 EEXI 要求值，則可以直接以該 EEDI 數值以及 EEDI 技術卷作為 EEXI 達成值以及其技術卷。在此情況下，將在 IEEC 上勾選以下欄位"The IEE Certificate is not accompanied by the EEXI technical file as the attained EEDI is used as an alternative to the attained EEXI"。)

(二) 有關 EEDI 計算公式以及示意圖，如 MEPC.324(75)之摘要內容。

(三) 現行之 EEDI 與本次新增之 EEXI，針對各船型折減係數整理如下表：

船型	大小	EEDI		EEXI
		Phase 2	Phase 3	
散裝船	載重噸200,000以上	20	30	15
	載重噸20,000以上但未滿200,000	20	30	20
	載重噸10,000以上但未滿20,000	0-20	0-30	0-20
氣體運輸船	載重噸15,000以上	20	30	30

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。

四、 沿岸國：N/A

五、 補充：為協助航商因應現成船能源效率指數(EEXI)及碳強度指標(CII)規定，航港局及我國認可組織(中國驗船中心(CR))已舉辦相關會議向航商說明相關影響層面及因應方式。

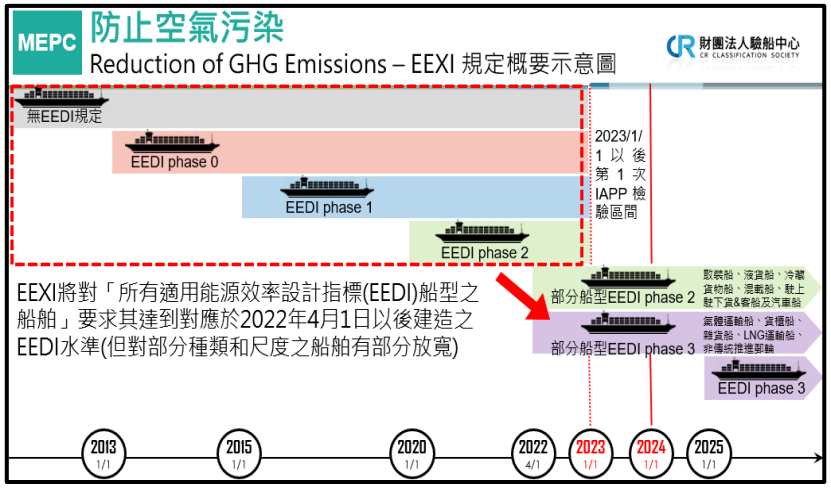
六、 補充：我國環保署已於 104 年 7 月 1 日制定「溫室氣體減量及管理法(溫管法)」並由總統公布實施，該法旨在制定氣候變遷調適策略，降低與管理溫室氣體排放，落實環境正義，善盡共同保護地球環境之責任，並確保國家永續發展。

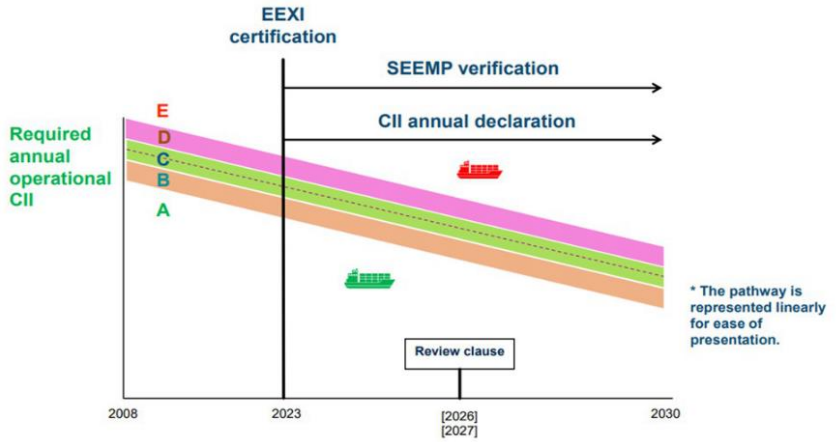
得不適用 EEXI 以及 CII 規定；水泥船依據航舶字第 1091710153 號函有關研商水泥船是否免除 EEDI 事宜之會議紀錄，在 IMO 尚未針對該船型做出解釋前，將水泥船免除適用 EEDI 之規定，故亦排除適用 EEXI。

有關 EEXI 以及 CII 之監管方式：
船旗國：未符合 EEXI 及 CII 規定者，無法換發 IEEC 以及 DCS-SOC，故其證書失效無法航行。
港口國：須查驗其 IEEC 以及 DCS-SOC 證書內容是否已進行更新。

有關 UNSP 之監管方式：
船旗國以及港口國：依據公約規定，船舶所有人有義務維持船舶之狀態，且依當初核發豁免證書之條件，若船舶未能維持當初豁免條件，則被舉發或檢查發現

				載重噸10,000以上但未滿15,000	20	30		20		者，該豁免證書將被廢止。該船需重新申請檢驗才得繼續航行。 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。(有關 EEXI 以及 CII 之規定，CR 已於 2021 年第二次技術研討會給予我國籍航商相關建議以符合該規定)	
				載重噸2,000以上但未滿10,000	0-20	0-30		0-20			
			液貨船	載重噸200,000以上	20	30		15			
				載重噸20,000以上但未滿200,000	20	30		20			
				載重噸4,000以上但未滿20,000	0-20	0-30		0-20			
			貨櫃船	載重噸200,000以上	20	50		50			
				載重噸120,000以上但未滿200,000	20	45		45			
				載重噸80,000以上但未滿120,000	20	40		35			
				載重噸40,000以上但未滿80,000	20	35		30			
				載重噸15,000以上但未滿40,000	20	30		20			
				載重噸10,000以上但未滿15,000	0-20	15-30		0-20			
			雜貨船	載重噸15,000以上	15	30		30			
				載重噸3,000以上但未滿15,000	0-15	0-30		0-30			
			冷凍/冷藏船	載重噸5,000以上	15	30		15			
				載重噸3,000以上但未滿5,000	0-15	0-30		0-15			
			混載船	載重噸20,000以上	20	30		20			
				載重噸4,000以上但未滿20,000	0-20	0-30		0-20			
			液化天然氣體船	載重噸10,000以上	20	30		30			
			載運車輛之駛上駛下貨船	載重噸10,000以上	15	30		15			
			駛上駛下貨船	載重噸2,000以上	20	30		5			
				載重噸1,000以上但未滿2,000	0-20	0-30		0-5			
			駛上駛下客船	載重噸1,000以上	20	30		5			
				載重噸250以上但未滿1,000	0-20	0-30		0-5			
			非傳統推進方式之遊輪	總噸位85,000以上	20	30		30			
				總噸位25,000以上但未滿85,000	0-20	0-30		0-30			
		(四) 操作要求-新增碳強度指標(Carbon Intensity Indicator, CII)規定： CII 將要求「國際航線總噸位 5,000 以上且適用 EEDI 船型之船舶」之船舶，於 2023 年 1 月 1 日前須於其船舶能效管理計畫(SEEMP)制定其 CII 達成計畫並經認可組織(RO)認可簽發符合確認書(CoC)，並自 2023 年 1 月 1 日起，每年需計算並回報其年度 CII 值(CII =(CO_2 Emission)/(Capacity × Distance))，並每年進行評等，等級按優劣分為 A 級到 E 級。此外，隨後每一年該等級閾值將越來越嚴格，若船舶連續三年落入 D 級或有一年落入 E 級，則須制訂矯正計畫並取得認可組織(RO)之認可。									


MEPC
防止空氣污染
Reduction of GHG Emissions – EEXI 規定概要示意圖
財團法人驗船中心
無EEDI規定
EEDI phase 0
EEDI phase 1
EEDI phase 2
2023/1/1 以後第 1 次 IAPP 檢驗區間
EEXI將對「所有適用能源效率設計指標(EEDI)船型之船舶」要求其達到對應於2022年4月1日以後建造之EEDI水準(但對部分種類和尺度之船舶有部分放寬)
部分船型EEDI phase 2
部分船型EEDI phase 3
EEDI phase 3
2013 1/1
2015 1/1
2020 1/1
2022 4/1
2023 1/1
2024 1/1
2025 1/1


EEXI certification
SEEMP verification
CII annual declaration
Required annual operational CII
E
D
C
B
A
* The pathway is represented linearly for ease of presentation.
Review clause
2008
2023
[2026] [2027]
2030

MEPC76 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">2.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.329(76)</td><td rowspan="9">一、 背景：我國已於民國 105 年 11 月 17 日依據船舶法 101 條採用國際船舶極區水域營運章程(POLAR Code)，訂定極區船舶證書，並委由我國認可組織(中國驗船中心(CR))執行後續檢驗及發證相關事宜。
二、 船旗國：
(一) 依船舶法第 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) 有關此類船舶，我國已授權 RO 執行相關檢驗項目，RO 應於檢驗時依照該決議案之要求進行相關檢驗。
三、 港口國：N/A
四、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">防止船舶污染國際公約附錄 I 修正案
(Amendments to MARPOL Annex I)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「現行國內母法、子法敘及之公約、章程及決議案(船舶檢查規則第 3 條)」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知並置於官網方式。

監管方式：目前我國並無此種船舶，此屬於營運操作面，故回歸當地 PSC。

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。</td><td rowspan="8">北極海域適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">航行至北極水域(Arctic Waters)之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)</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>2022.11.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：N/A(43A.4 延後實施不適用我國情況)</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、 新增附錄 I 規則 43A(Annex I Reg.43A)：於 2024 年 7 月 1 日以後，要求航行至北極水域(Arctic Waters)之船舶(註 1)不得使用重質燃油(註 2)，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。
二、 規則 43A.4：海岸線與北極水域接壤的本公約締約方主管機關可暫時針對懸掛該國國旗在其管轄水域營運之船舶進行免除，但在 2029 年 7 月 1 日之後，則不得再允許上述免除。

註 1：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得被免除。
註 2：重質燃油之定義補充如下：除原油外，密度在 15°C 時高於 900kg/m^3，或運動黏度(Kinematic Viscosity)在 50°C 時高於 180mm^2/s(厘斯，cSt)之石油。</td></tr>
</table>

MEPC76 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)	建議作法與監管方式	
3.	決議案號：	MEPC.330(76)		一、 船旗國： (一) 依船舶法第 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) 有關 MARPOL 附錄 I 及附錄 IV 對於油污染及污水污染之相關設備要求，對應於我國船舶設備規則第五篇第一節至第五節已有律定相關規範。 二、 有港口國及沿岸國之說明同 MEPC.328(76)。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	防止船舶污染國際公約附錄 I 及附錄 IV 修正案(無人無推進動力駁船特定檢驗發證要求之豁免) (Amendments to MARPOL Annexes I and IV (Exemption of Unmanned Non-Self-Propelled Barges from Certain Survey and Certification Requirements))			建議作法： 考量其係屬「涉及國際公約證書增修之決議案」，故建議於生效日前半年依據船舶法第 101 條辦理公告採用該修正案(建議公告採用函通報本案影響對象，及國立臺灣海洋大學、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、漁業署)，並於公告採用後使用新版證書。公告採用時委由中國驗船中心(CR)簽發該項證書。再於隔年交通部與 CR 之委託合約中納入該證書。 另有關我國際商港涉及港口國管制(PSC)，考量商港法第 58 條已將港口國管制程序內國法化，故建議採發文並置於官網方式。 有關豁免程序，建議依據： MEPC.1/Circ.892	有關無人無推進動力駁船議題，雖附錄 I 適用於所有船舶，但發證僅適用於國際航線船舶；而附錄 IV 僅適用於國際航線船舶，故無處理需求。(但可考量後續針對此類船舶豁免船舶設備規則有關濾油設備(第 208 條至 212 條)以及污水處理設備(第 223 條)之規定。
	適用船舶	無人無推進動力駁船				
	影響對象	主管機關、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： 2022.11.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、沿岸國、港口國：N/A 船旗國：「新增之裁量事項」決定豁免證書之授權與核發程序(MEPC.1/Circ.892)。				
	相關文件：	MEPC.1/Circ.892、聖克里斯多福及尼維斯 (Saint Kitts and Nevis)通告 CIRCULAR 21-032				
	摘要內容：	一、 本次新增有關於無人無推進動力駁船之定義，以及豁免附錄 I 以及附錄 IV 檢驗發證之條件，並制定無人無推進動力駁船豁免證書之格式，相關規定概述如下： (一) 豁免證書效期五年。 (二) 無人無推進動力駁船係指： 1. 無機械式推進； 2. 船上無人員或活體動物。 3. 船上不會排放該附錄所控管之物質 (如：對於附錄 I，即為附錄 I 規則 1.1 所定義之油類，包含油櫃以及機械設備使用或產生之油類；對於附錄 IV，即為附錄 IV 規則 1.3 所定義之污水，包含污水櫃)； (三) 船舶所有人有義務維持船舶之狀態符合相關要求。 二、 補充：詳細豁免申請程序以及檢驗程序載於 MEPC.1/Circ.892。 三、 補充：聖克里斯多福及尼維斯 (Saint Kitts and Nevis)已於 2021 年 9 月 21 日發出通告，授權 RO 依據 MSPC.328(76)、MEPC.330(76)以及 MSPC.1/Circ.892 執行無人無推進動力駁船之相關豁免之檢驗及發證(如下圖)。				

		St. Kitts and Nevis International Ship Registry Flying the Flag of the Federation Worldwide  www.skanregistry.com Stolt-Nielsen House 1-5 Oldchurch Road Romford RM7 0BQ UK Tel: +44 (0) 1708 380400 Fax: +44 (0) 1708 380401 Email: mail@skanregistry.com To: Recognised Organisations By Email Date: 21st September 2021 Dear Sirs, **RE: EXEMPTION OF UNMANNED NON-SELF-PROPELLED (UNSP) BARGES FROM SURVEY AND CERTIFICATION REQUIREMENTS AS PER AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I, IV AND VI** Concerning the recently adopted amendments by the IMO to MARPOL Annexes I, IV and VI, as per *Resolutions MEPC.330(76), MEPC.328(76)* and approved *Guidelines for exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from specific survey and certification requirements under the MARPOL Convention* as per the *Circular MEPC.1/Circ.892*, this Administration authorises the Recognised Organisations acting on its behalf: 1. To review the General Arrangement Plan, Capacity Plan and other relevant information to confirm that the applicable conditions referred to in Regulation 3.7 of MARPOL Annex I, Regulation 3.2 of MARPOL Annex IV, or Regulation 3.4 of MARPOL Annex VI, as appropriate, are met; 2. To survey the UNSP barge to confirm if the actual arrangements on board comply with the exemption conditions, as appropriate; 3. To issue the Exemption Certificate(s) for UNSP barges registered under the flag of St.Kitts and Nevis upon the satisfactory review of the exemption conditions.		通告所制定之程序，由船舶所有人或造船廠向航務中心申請並經評估符合後，委由中國驗船中心(CR)簽發該項證書。 有關 UNSP 之監管方式： 船旗國以及港口國：依據公約規定，船舶所有人有義務維持船舶之狀態，且依當初核發豁免證書之條件，若船舶未能維持當初豁免條件，則被舉發或檢查發現者，該豁免證書將被廢止。該船需重新申請檢驗才得繼續航行。 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。	

MEPC76 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)	建議作法與監管方式	
4.	決議案號：	MEPC.331(76)		一、 背景：我國已於中華民國 97 年 7 月 31 日公告採用該國際公約，並自中華民國 97 年 9 月 17 日生效實施。 二、 查我國有關該公約之業管單位係屬海洋保育署；並在 2000 年由環保署於「列管毒性化學物質及其運作管理事項」附表 2 中，禁止將氧化三丁錫使用於製造船舶防污漆。 補充：環保署公告毒性化學物質係依「行政院環境保護署篩選認定毒性及關注化學物質作業原則」公告之分類篩選認定基準，並依不同毒理特性，分為四類毒性化學物質列管。 環丁烴(Cybutryne)疑具不易分解性、生物濃縮性及生態急毒性，環保署將參考國際趨勢及國內運作狀況，並依「行政院環境保護署篩選認定毒性及關注化學物質作業原則」納入評估 三、 船旗國：依船舶法第 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。但目前國內航線國輪並未有相關法規規定船舶塗裝之成分。 四、 港口國： 依據商港法第 58 條，我國 PSC 登輪檢查時，應查證船上保存之相關證書皆依照該公約之規定核發(換發)，並確認符合公約要求。 五、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文標題：	管制船舶有害防污系統國際公約修正案 (Amendments to the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001(Controls on Cybutryne and Form of the International Anti-Fouling System Certificate))			建議作法： 考量其係屬「涉及國際公約證書增修之決議案」，故建議於生效日前半年依據船舶法第 101 條開始辦理公告採用該修正案適用我國國際線國輪。 (建議公告採用函通報本案影響對象，及國立臺灣海洋大學、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、漁業署) 另有關我國際商港涉及港口國管制(PSC)，考量商港法第 58 條已將港口國管制程序內國法化，故建議採發文並置於官網方式。 監管方式： 船旗國： 新造船於 2023 年 1 月 1 日以後的初次檢驗時確認，未符合者將無法取得證書； 防污系統含有環丁烴之現成船應於	建議作法： 雖該公約規定原則上適用於所有船舶，但檢驗發證僅適用國際航線船舶，故建議將相關資訊提供予海洋委員會海洋保育署及環保署，並敘明該公約規定為 III Code 之內容，應考量將相關物質列入管制(備註：國內航線船舶適用該公約要求，但檢驗發證非航政機關之權責)。 。
	適用船舶	所有船舶				
	影響對象	主管機關、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：2023.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	N/A				
	摘要內容：	一、 將環丁烴(Cybutryne)納入為防污系統禁止使用之物質：2023 年 1 月 1 日以後禁止於船舶上塗裝或重新塗裝含有環丁烴之塗料；對於已於外層油漆塗裝含有環丁烴塗料之船舶(註)，須於 2023 年 1 月 1 日以後第一次計劃換新防污系統前(但不得晚於最後一次船舶塗裝含環丁烴塗料之防污系統以後 60 個月)，將其清除或以隔離層將其隔離。 二、 註：上述追溯規定不適用於：2023 年 1 月 1 日前建造跟 2023 年 1 月 1 日以後未進塢之固定或浮動式平台、浮動式儲存裝置(FSU)以及浮動式生產、儲存和卸貨裝置(FPSO)；非國際航線船舶；在沿岸國同意之情況下，總噸位未滿 400 之國際航線船舶。 三、 對於現行防污系統含有本次修正案採納之管制物質且適用防污系統檢驗發證之船舶，主管機關應於該物質之管制要求生效後兩年內(即 2025 年 1 月 1 日以前)，依據新證書格式換發新證書(對於確認未受本次修正案採納之管制物質者，則於下一次塗裝防污系統時，依據新證書格式換發新證書)。				

四、 配合上述新增條文，同步更新於檢驗、發證相關規範及國際防污系統證書格式。

	Has not been applied during or after construction of this ship	Has been applied on this ship previously, but has been removed by	Has been applied on this ship previously, but has been covered with a sealer coat applied by	Has been applied on this ship previously, but is not in the external coating layer of the hull or external parts or surfaces on	Was applied on this ship prior to
Organotin compounds which act as biocides	☐	..... *(insert name of the facility)* on ..... *(dd/mm/yyyy)* ☐	..... *(insert name of the facility)* on ..... *(dd/mm/yyyy)* ☐	Not applicable	Not applicable
Cybutryne	☐	..... *(insert name of the facility)* on ..... *(dd/mm/yyyy)* ☐	..... *(insert name of the facility)* on ..... *(dd/mm/yyyy)* ☐	1 January 2023 ☐	1 January 2023, but must be removed or covered with a sealer coat prior to ..... *(dd/mm/yyyy)* ☐

"

2025 年 1 月 1 日前換發 AFS 證書，並於 2023 年 1 月 1 日以後第一次計劃換新防污系統前(但不得晚於最後一次船舶塗裝含環丁烴塗料之防污系統以後 60 個月)進行處理(更換或是以隔離層覆蓋)並換發證書，否則證書將失效。

港口國：我國於 2025 年 1 月 1 日以後之 PSC 登輪檢查時，應查證船上保存之相關證書皆依照該公約之規定核發(換發)，並確認符合公約要求。

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。

MEPC76 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">5.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.332(76)</td><td rowspan="8">一、 船旗國：
(一) 我國目前已採納 MEPC.322(74)決議案(經修訂之 2018 年新船能源效率設計指數達成值(Attained EEDI)計算方法準則)。
(二) 船舶法子法及國內航線船舶並無管制 EEDI 之規定，國際航線現行依據所採納之 MARPOL 規定進行規範。
二、 港口國：N/A
三、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2018 年新造船能源效率設計指數達成值(Attained EEDI)計算方法準則修正案
(Amendments to the 2018 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for New Ships (Resolution MEPC.308(73), as amended by Resolution MEPC.322(74))</td><td rowspan="7">建議作法：
考量其係屬「屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。。

考量我國國情狀況，建議使用 IMO 制定之標準格式以電子郵件之方式回報 EEDI 數值給 IMO(比照現行 SOx Scrubber 以及燃油消耗數據回報之方式) (參考過往 IMO 燃油消耗數據回報之模式，已授權執行該檢驗發證之 RO 通常亦授權其進行相關回報，故建議依據交通部所授權認可組織之 IEEC 檢驗發證作為授權依據後，僅於公文再行敘明該執行內容範圍即可)。</td><td rowspan="7">因船舶能效之規定得不適用國內航線，且 EEDI 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>適用船舶</td><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「新增之裁量事項」EEDI 數值回報方式</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.324(75)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：依 MARPOL 附錄 VI 第四章：除另有規定外，2013 年 1 月 1 日以後建造之 400GT 以上船舶應依據其船型符合對應之船舶能效設計指數(EEDI)之規定，以確保船舶碳排放之能效設計標準，其中不同船型有不同之 EEDI 要求值，其所計算出之 EEDI 達成值必須低於要求值才算為合格。
二、 配合 MEPC.324(75)決議案要求主管機關須向 IMO 回報能源效率設計指數要求值、達成值及其相關資訊之規定，於本準則中新增有關報告內容應提供之資訊項目，並制定報告之標準格式供各主管機關使用(如下圖)。(備註：原先該規定位於規則 20，但配合 MEPC.328(76)修正後為規則 22)

"APPENDIX 5

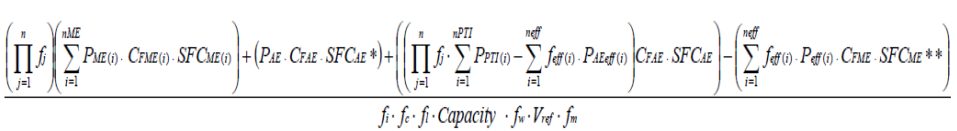
STANDARD FORMAT TO SUBMIT EEDI INFORMATION TO BE INCLUDED IN THE EEDI DATABASE

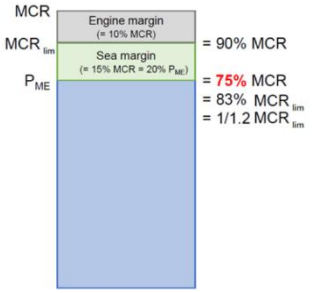
<table>
<tr><th rowspan="2">IMO Number
(1)</th><th rowspan="2">Type of ship
(2)</th><th rowspan="2">Common commercial size
(3)</th><th colspan="2">Capacity
(4)</th><th colspan="3">Dimensional parameters</th><th rowspan="2">Year of delivery</th><th rowspan="2">Applicable phase</th><th rowspan="2">Required EEDI</th><th rowspan="2">Attained EEDI</th><th rowspan="2">Vref (knot)
(9)</th><th rowspan="2">PME (kW)
(10)</th><th rowspan="2">Type of fuel
(11)</th><th rowspan="2">fDF gas
(12)</th><th rowspan="2">Ice class
(13)</th><th colspan="2">EEDI 4th term (Installation of innovative electrical technology)</th><th colspan="2">EEDI 5th term (Installation of innovative mechanical technology)</th><th rowspan="2">Short statement as appropriate describing the principal design elements or changes employed to achieve the attained EEDI
(15)</th></tr>
<tr><th>DWT</th><th>GT
(5)</th><th>Lpp (m)
(6)</th><th>Bs (m)
(7)</th><th>Draught (m)
(8)</th><th>Yes/ No</th><th>Name, outline and means/ ways of performance of technology (14)</th><th>Yes/ No</th><th>Name, outline and means/ ways of performance of technology (14)</th></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><td></td><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><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><td></td></tr>
</table>

三、 應回報之項目包含：適用之 EEDI Phase (如 Phase 1、Phase 2 或 Phase 3)、船型、常用商業尺寸資料、載重噸位或總噸位、下水年度、EEDI 要求值、EEDI 達成值、尺度參數、參考船速以及主機功率等，如下圖所示。</td></tr>
</table>

		3.2 Information to be reported are as follows: .1 applicable EEDI phase (e.g. Phase 1, Phase 2, etc.); .2 identification number (IMO Secretariat use only); .3 ship type; .4 common commercial size reference* (see Note (3) in appendix 5 to these Guidelines), if available; .5 DWT or GT (as appropriate); .6 year of delivery; .7 required EEDI value; .8 attained EEDI value; .9 dimensional parameters (length L_{pp} (m), breadth B_s (m), and draught (m)); .10 V_{ref} (knots) and P_{ME} (kW); .11 use of innovative technologies (4th and 5th terms in the EEDI equation, if applicable); .12 short statement* describing the principal design elements or changes employed to achieve the attained EEDI (as appropriate), if available; .13 type of fuel used in the calculation of the attained EEDI, and for dual-fuel engines, the f_{DFgas} ratio; and .14 ice class designation (if applicable).			

MEPC76 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)	建議作法與監管方式	
6.	決議案號：	MEPC.333(76)		同 MPEC.328(76)	國際航線	國內航線
	中英文標題：	2021 年現成船能源效率指數(EEXI)達成值之計算方法準則 (2021 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI))			建議作法： 考量其係屬「屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。。	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。
	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、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)				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	MPEC.328(76)、MEPC.334(76)、MEPC.335(76)				
	摘要內容：	一、 背景：因應 MEPC.328(76)決議案新增之現成船能源效率指數(Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI)，要求每艘現成船之 EEXI 達成值(attained EEXI)應小於或等於其 EEXI 要求值(required EEXI)，否則應以降速、限制功率或其他增進船舶能源效率之措施來達成。 二、 IMO 制定本準則提供 EEXI 及其各參數的計算方式，其中多參考新造船能源效率指數(EEDI)之計算準則(MEPC.308(73)決議案)。 三、 EEXI 計算公式組成基本上與 EEDI 相同，單位為「船舶每單位重量(噸)航行每海浬之二氧化碳排放量(g)」，其公式如下：  四、 有關於公式中現成船參考船速(V_{ref})，依下列情況訂定相對應之計算方式供各有關單位參考使用： (一) 經 EEDI 認證之船舶(EEDI ships)； (二) EEDI 規定生效前建造之船舶(pre-EEDI vessels)； (三) EEDI 規定生效前建造之船舶(pre-EEDI vessels)且其海試結果經水槽試驗可推至 EEDI 吃水及海況之船舶； (四) EEDI 規定生效前建造之貨櫃船、散裝船或液貨船且其海試結果經水槽試驗可推至設計吃水及海況之船舶； (五) 若相關資料不足，該準則亦提供依據船型、載重量以及主機安裝功率做近似公式後所得其參考速度之方法，但仍建議盡可能提供模型試驗或是海試報告。 補充：有關使用營運船速(in-service speed)作為 V_{ref} 計算方式將會在後續 MEPC 會議中討論考量納入。 (六) 當船舶加裝節能裝置而可能影響船速時，可依據安裝裝置後之海試、專用模				

		型試驗(dedicated model tests)以及數值計算方法進行驗證。 五、 公式中之其餘參數如燃油消耗率(SFC)和其對應之燃油二氧化碳轉換係數(CF)等，可以從經認可的 NOx 技術卷中取得，但若相關資料不足，本準則亦有提供保守數值以進行計算。 六、 在安裝可越控(超限)之主機功率限制系統(Engine Power Limitation, EPL)的情況下，EEXI 計算中的主機功率(P_{ME})為最大限制功率(MCR_{lim})的 83%，或最大連續輸出功率(MCR)的 75%，以較低者為準。如下圖所示，主機功率應保留 10%MCR 當作引擎餘裕、15%MCR 當作海況餘裕，若安裝 EPL，則 MCR_{lim} 應限制為 120%之 P_{ME}。因此，主機功率 P_{ME} 應為 MCR 的 75%或 MCR_{lim} 的 83%。  MCR, MCR_{lim} 和 P_{ME} 之關係			

MEPC76 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">7.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.334(76)</td><td rowspan="9">同 MPEC.328(76)

補充：我國交通部委託之驗船機構(CR)已整理 EEXI 相關檢驗發證流程於其官方網站之 EEXI 技術諮詢服務。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2021 年現成船能源效率指數(EEXI)檢驗與發證準則
(2021 Guidelines on Survey and Certification of the Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">同 MPEC.333(76)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、製造商、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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MPEC.328(76)、MEPC.333(76)、MEPC.335(76)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 目的:因應 MEPC.328(76)決議案新增之現成船能源效率指數(EEXI)，本準則提供當船舶符合 EEXI 相關規定時之適當檢驗及發證程序，內容摘要如下:
二、 準則共分四個部分，分別為一般概述、定義、申請、檢驗與發證程序。目的在於協助驗證人員進行 EEXI 之認可，並協助船舶所有人、製造商、船廠和利害關係人了解 EEXI 之驗證程序。
三、 船舶應依 MEPC.333(76)號決議案確認是否符合 EEXI 的規定，驗證所使用之資訊應保密，且必要時可簽訂保密協定。
四、 為驗證 EEXI 是否符合規定，船舶所有人應向驗證人員(Verifier，即主管機關或其授權依據 MARPOL 附錄 VI 以及本準則執行 EEXI 檢驗、認證之組織)提交檢驗申請，並附上 EEXI 技術卷及其他相關背景檔案(除非船舶之 EEXI 已經符合 EEDI 要求)；本準則亦提供 EEXI 技術卷範本之附件供各單位使用。
五、 關於 EEXI 公式中的 SFC(單位燃油消耗量, Specific Fuel Consumption)，應提交經認可的 NO_x 技術卷和修正計算作為依據。如果安裝可越控(超限)軸/主機功率限制系統，或不具備 NO_x 技術卷，則 SFC 將依據 MEPC.333(76)號決議案所律定之數值計算。
六、 依據 EEXI 技術卷所提供的船速馬力曲線及船速提出驗證的方式，如透過海試報告、水槽試驗、數值計算等。如果安裝可越控(超限)軸/主機功率限制系統，則應依據 MEPC.335(76)驗證該系統，並確認具備可越控(超限)軸/主機功率限制系統之船上管理手冊(Onboard Management Manual, OMM)。
七、 若船舶於 EEXI 驗證後發生重大改裝，船舶所有人應提交修訂後之 EEXI 技術卷以及必要的技術文件(如轉換細節、修訂後之各種參數、EEXI 技術卷更動的原因及 EEXI 之計算數值及過程)，為驗證修訂後的 EEXI 符合規定，必要時可進行海試試驗。</td></tr>
</table>

MEPC76 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">8.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.335(76)</td><td rowspan="8">同 MPEC.328(76)

補充說明：
我國船員法第 25 條之 2 授權船員服務規則，並於船員法第 79、80 條訂定違反船員法第 25 條之 2 之相關罰則。

船員服務規則第 23 條規定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：
三、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。

又其第 35 條規定當值航行員應督率有關海員操作及注意辦理下列事項：
三、保持船長所定航向及航速，如遇時機急迫，得為權宜變更，但應即時報告船長。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">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
(2021 Guidelines on the Shaft/Engine Power Limitation System to Comply with the EEXI Requirements and Use of a Power Reserve)</td><td rowspan="7">建議作法：
考量其係屬「較大衝擊影響之決議案」，故建議配合 MEPC.328(76)決議案，於該決議案採用時同步依船舶法第 101 條商港法公告採用本決議案內容。(建議公告採用函通報本案影響對象，及國立臺灣海洋大學、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)
另有關我國際商港涉及港口國管制(PSC)，考量商港法第 58 條已將港口國管制程序內國法化，故建議採發文並置於官網方式。

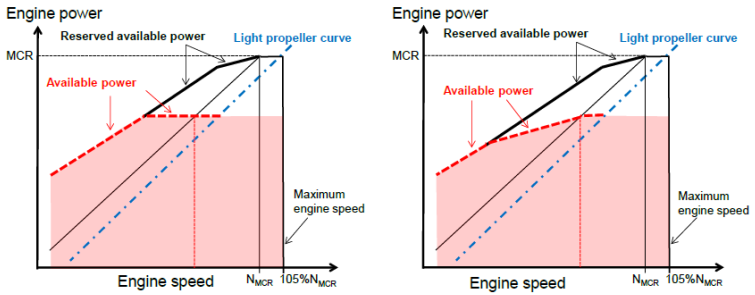
建議配合 MEPC.328(76)決議案，於該決議案採用時同步依船舶法第 101 條商港法以及第 58 條公告採用本決議案內容。
主管機關應每年向</td><td rowspan="7">同 MPEC.333(76)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線適用能源效率設計指數(EEDI)船型之總噸位 400 以上船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>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>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「新增之裁量事項」加裝 EPL 之船舶後續使用儲備功率之通報對象，以及使用儲備功率未通報之罰則</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MPEC.328(76)、MEPC.333(76)、MEPC.334(76)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 目的：因應 EEXI 之規定，船舶藉由可越控(超限)之軸功率限制系統(Overridable Shaft Power Limitation (SHaPoLi) system)或可越控(超限)之主機功率限制系統(Overridable Engine Power Limitation (EPL) system)限制一般情況下之主機出力以符合 EEXI 規定，超過之出力將視為儲備功率(Power reserve)，一般情況下無法使用，僅能在為確保船舶航安(例如惡劣海況、參與搜救行動、遭遇海盜等)下，由船長或負責航行當值之船員(OICNW)進行越控(超限)使用(如下圖 Figure 1)，當遇到上述情況使用儲備功率時需有相關紀錄並且立刻回報主管機關或認可組織(RO)(二擇一)。
 

Figure 1: Engine load diagram on Shaft/Engine Power Limitation
二、 有關進行越控(超限)使用之相關權責，應明確記載於船上之 OMM(Onboard Management Manual, OMM)手冊或安全管理系統(SMS)中。
三、 有關 SHaPoLi / EPL system 使用儲備功率相關規定以及船上所需文件(如船上管理手冊(Onboard Management Manual, OMM)摘要如下：
(一) 使用儲備功率後應記錄在 OMM 之紀錄頁，其應包含之項目如:</td></tr>
</table>

		1. 船型 2. IMO number 3. 載重噸(DWT)和/或總噸(GT) 4. 主機/軸之限制最大功率和最大輸出功率 5. 儲備功率使用之時間地點 6. 使用儲備功率之原因 7. 若因天氣狀況使用儲備功率，應載明當時之風、波及冰況等 8. 其他補充證據 9. SHaPoLi / EPL system 的紀錄 10. 限制功率系統重啟的時間地點 (二) 若越控(超限)使用儲備功率應及時通知主管機關或 RO 且主管機關每年應回報 IMO 其所管轄之船舶使用儲備功率之狀況。 (三) 港口國檢查官員(PSCO)應檢查 SHaPoLi / EPL 系統是否合理的安裝並依照 IEE 證書與 OMM 來使用。若系統被越控(超限)但未及時通報主管機關或 RO 者，應在主管機關或 RO 的監督下立即的重新啟動或安裝。 (四) OMM 應與 SHaPoLi / EPL system 之相關文件永久保存於船上，並應經主管機關或 RO 認可。 四、 若加裝 SHaPoLi / EPL system 後未超出主機原先 NOx Code 之認證範圍時，無須再重新進行 NOx 認證。但若加裝 SHaPoLi / EPL system 超出其原先 NOx 認證範圍時，則須重新經 NOx Code 認證，在此情況下，先前經過 EEDI 認證之船舶，若其 SHaPoLi / EPL system 加裝後之主機出力低於 MARPOL Annex VI 規則 24.5(最小出力限制)時，該主機認證之出力仍須達到能滿足該規定。 五、 補充：目前船舶之可用越控(超限)主機功率限制系統主要分為機械式以及電子式，機械式在做越控(超限)操作時，需記錄於船舶之航海日誌及輪機日誌中；而電子式則會自動記錄於電腦中(需要相關帳號密碼才能做內容修改，且修改之歷史紀錄亦會保留於電腦中)。查現行國輪使用機械式或電子式之可用越控(超限)主機功率限制系統約各佔國輪總數之一半。		IMO 回報所管轄之船舶越控(超限)使用儲備功率之狀況：建議以 EMAIL 方式由航港局回報或委由 RO 以 EMAIL 方式回報 IMO(副本給航港局)。 監管方式 船旗國： 建議行文 RO 協助作為我國國輪在越控(超限)使用儲備功率時之回報窗口；若未發生緊急事故，則由 RO 於現行每月之月報時一併將相關資訊納入提報；若發生緊急事故則請 RO 立即向航港局回報。(補充：RO 回報航港局之窗口：船舶組船舶規劃科 cchuang01@motcmpb.gov.tw 越控(超限)使用儲備功率以及相關回報之規定較屬於人員操作之範疇，故當船舶越控(超限)使用儲備功率並未即時回報時，建議依據我國船員法第 79 條及第 80 條對相關船長及船員進行裁罰。	

				港口國：應告知 PSC 於查驗 IEEC 時，裝設 EPL 之船舶應同時查驗其 OMM 以及相關紀錄是否正確。 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。	

MEPC76 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">9.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.336(76)</td><td rowspan="10">同 MPEC.328(76)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2021 年營運之碳強度指標及計算方法準則
(2021 Guidelines on Operational Carbon Intensity Indicators and the Calculation Methods (CII Guidelines, G1))</td><td rowspan="9">建議作法：
考量其係屬「屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」且無評估原則中需船舶法第101條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="9">同 MPEC.333(76)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線適用能源效率設計指數(EEDI)船型之總噸位 5000 以上船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MPEC.328(76)、MPEC.337(76)、MPEC.338(76)、MEPC.339(76)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：因應 MEPC.328(76)決議案新增之碳強度指標(Carbon Intensity Indicator, CII)要求，故制定本準則提供船舶年度營運碳強度達成值(attained CII)之計算方式。
二、 CII 達成值計算公式為：$attained\ CII_ship = (Mass\ of\ [\![CO]\!]_2\ emissions\ (M))/(Transport\ work\ (W))$。
補充說明：
$M = FC_j \times C_{F_j}$，其中j代表不同燃油種類；FC_j為該船當日曆年所消耗j種燃油總質量(克)；C_{F_j}為j種燃油質量與 CO_2 排放質量的轉換因子，C_F數值可參考；MEPC.308(73)。因此M即為該船當年所有消耗燃油所排放之 CO_2 總質量(克)。
$W = C \times D_t$，其中C為該船的裝載能量(不同船種之 C 值定義不同，整理如下表)，D_t為該船當日曆年所航行的總距離[海浬]。因此W即為該船當年可提供的運輸能量；
<table><tr><td>載重噸位(DWT)</td><td>散裝船(Bulk carrier)、液貨船(Tanker)、貨櫃船(Container ship)、氣體運輸船(Gas carrier)、液化天然氣體船(LNG carrier)、駛上駛下貨船(Ro-ro cargo ship)、雜貨船(General cargo ship)、冷凍/藏貨船(Refrigerated cargo carrier)、混載船(Combination carrier)</td></tr><tr><td>總噸位(GT)</td><td>遊輪(Cruise passenger ship)、載運車輛之駛上駛下貨船(Ro-ro cargo ship (vehicle carrier))、駛上駛下客船(Ro-ro passenger ship)</td></tr></table></td></tr>
</table>

MEPC76 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">建議作法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="9">10.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.337(76)</td><td rowspan="9">同 MPEC.328(76)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2021 年營運之碳強度指標之基線準則
(2021 Guidelines on the Reference Lines for Use with Operational Carbon Intensity Indicators (CII Reference Lines Guidelines, G2))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」且無評估原則中需船舶法第101條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">同 MPEC.333(76)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線適用能源效率設計指數(EEDI)船型之總噸位 5000 以上船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MPEC.328(76)、MPEC.336(76)、MPEC.338(76)、MEPC.339(76)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：同 MEPC.336(76)。
二、 本準則規範如何計算船舶之年度營運碳強度基線值。
三、 CII 基線值計算公式為：$CII_{ref} = a \times Capacity^{-c}$
此參考基線是以 2019 年 IMO Data Collection System (DCS)所蒐集的 CII 達成值和裝載能量之統計數據回歸而成。
Capacity 同 MEPC.336(76) 中 C 之定義，為該船的裝載能量，依船型為其載重噸位(DWT[噸])或總噸位(GT)。其中a及c為不同船型所對應之係數，如表 Table 1：</td></tr>
</table>

Table 1: Parameters for determining the 2019 ship type specific reference lines

Ship type		Capacity	a	c
Bulk carrier	279,000 DWT and above	279,000	4745	0.622
	less than 279,000 DWT	DWT	4745	0.622
Gas carrier	65,000 and above	DWT	14405E7	2.071
	less than 65,000 DWT	DWT	8104	0.639
Tanker		DWT	5247	0.610
Container ship		DWT	1984	0.489
General cargo ship	20,000 DWT and above	DWT	31948	0.792
	less than 20,000 DWT	DWT	588	0.3885
Refrigerated cargo carrier		DWT	4600	0.557
Combination carrier		DWT	40853	0.812
LNG carrier	100,000 DWT and above	DWT	9.827	0.000
	65,000 DWT and above, but less than 100,000 DWT	DWT	14479E10	2.673
	less than 65,000 DWT	65,000	14479E10	2.673
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)		GT	5739	0.631
Ro-ro cargo ship		DWT	10952	0.637
Ro-ro passenger ship		GT	7540	0.587
Cruise passenger ship		GT	930	0.383

MEPC76 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">建議作法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="9">11.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.338(76)</td><td rowspan="9">同 MPEC.328(76)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2021 年營運之碳強度對於基線之折減因子準則
(2021 Guidelines on the Operational Carbon Intensity Reduction Factors Relative to Reference Lines (CII Reduction Factor Guidelines, G3))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」且無評估原則中需船舶法第101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">同 MPEC.333(76)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線適用能源效率設計指數(EEDI)船型之總噸位 5000 以上船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MPEC.328(76)、MPEC.336(76)、MPEC.337(76)、MEPC.339(76)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：同 MEPC.336(76)。
二、 本準則規範如何計算船舶之年度營運碳強度要求值(required CII)，並律定每年之折減因子。
三、 CII 要求值計算公式為：Required annual operational $CII = (1 - Z/100) \times CII_ref$。
CII_{ref}：CII 基線值，依據 MEPC.337(76)計算而得。
Z：折減因子，為相對於 CII 基線值各年度需折減之百分比值。
四、 2020 至 2022 年的折減因子分別律定為 1%、2%和 3%，但不強制執行。而 2023 年時折減因子訂為 5%，隨後每年再加嚴 2%至 2026 年(如下 Table 1)，後續至 2030 年之折減因子將再視目前實施之成效而定。
五、 補充：根據 IMO 在 2020 年第四次溫室氣體研究的估計，為了達到在 2030 年碳強度降低 40%的目標，2030 年之折減因子(Z)可能將達到 21.5%。

Table 1: Reduction factor (Z%) for the CII relative to the 2019 reference line
<table><tr><td>Year</td><td>Reduction factor relative to 2019</td></tr><tr><td>2023</td><td>5%*</td></tr><tr><td>2024</td><td>7%</td></tr><tr><td>2025</td><td>9%</td></tr><tr><td>2026</td><td>11%</td></tr><tr><td>2027</td><td>- **</td></tr><tr><td>2028</td><td>- **</td></tr><tr><td>2029</td><td>- **</td></tr><tr><td>2030</td><td>- **</td></tr></table></td></tr>
</table>

MEPC76 決議案評估表

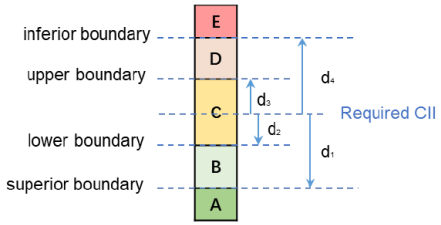
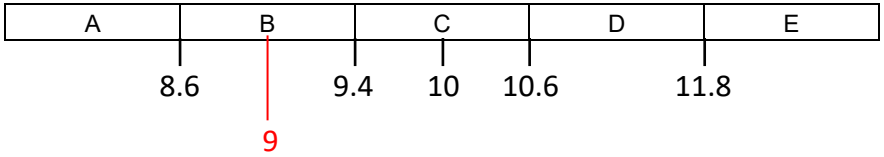
<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">12.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.339(76)</td><td rowspan="9">同 MPEC.328(76)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2021 年船舶營運之碳強度評級準則
(2021 Guidelines on the Operational Carbon Intensity Rating of Ships (CII Rating Guidelines, G4))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」且無評估原則中需船舶法第101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">同 MPEC.333(76)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線適用能源效率設計指數(EEDI)船型之總噸位 5000 以上船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MPEC.328(76)、MPEC.336(76)、MPEC.337(76)、MPEC.338(76)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：同 MEPC.336(76)。
二、 本準則規範如何計算船舶之年度營運碳強度之等級，以及律定分級標準。
三、 CII 的評等方式將採用向量(dd vector)方式，以 CII 要求值(required CII)為中間點往上或往下展開分為 A、B、C、D 及 E 級(如下 Figure 2)，A 為最佳、E 為最差。
四、 四條界線的計算方式為：CII 要求值× 向量參數(dd vectors)；不同船型所對應的 dd vector 如下表(Table 1)。
 

Figure 2: dd vectors and rating bands

Table 1: dd vectors for determining the rating boundaries of ship types
<table><tr><th colspan="2" rowspan="2">Ship type</th><th rowspan="2">Capacity in CII calculation</th><th colspan="4">dd vectors (after exponential transformation)</th></tr><tr><th>exp(d1)</th><th>exp(d2)</th><th>exp(d3)</th><th>exp(d4)</th></tr><tr><td colspan="2">Bulk carrier</td><td>DWT</td><td>0.86</td><td>0.94</td><td>1.06</td><td>1.18</td></tr><tr><td rowspan="2">Gas carrier</td><td>65,000 DWT and above</td><td>DWT</td><td>0.81</td><td>0.91</td><td>1.12</td><td>1.44</td></tr><tr><td>less than 65,000 DWT</td><td>DWT</td><td>0.85</td><td>0.95</td><td>1.06</td><td>1.25</td></tr><tr><td colspan="2">Tanker</td><td>DWT</td><td>0.82</td><td>0.93</td><td>1.08</td><td>1.28</td></tr><tr><td colspan="2">Container ship</td><td>DWT</td><td>0.83</td><td>0.94</td><td>1.07</td><td>1.19</td></tr><tr><td colspan="2">General cargo ship</td><td>DWT</td><td>0.83</td><td>0.94</td><td>1.06</td><td>1.19</td></tr><tr><td colspan="2">Refrigerated cargo carrier</td><td>DWT</td><td>0.78</td><td>0.91</td><td>1.07</td><td>1.20</td></tr><tr><td colspan="2">Combination carrier</td><td>DWT</td><td>0.87</td><td>0.96</td><td>1.06</td><td>1.14</td></tr><tr><td rowspan="2">LNG carrier</td><td>100,000 DWT and above</td><td rowspan="2">DWT</td><td>0.89</td><td>0.98</td><td>1.06</td><td>1.13</td></tr><tr><td>less than 100,000 DWT</td><td>0.78</td><td>0.92</td><td>1.10</td><td>1.37</td></tr><tr><td colspan="2">Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)</td><td>GT</td><td>0.86</td><td>0.94</td><td>1.06</td><td>1.16</td></tr><tr><td colspan="2">Ro-ro cargo ship</td><td>DWT</td><td>0.66</td><td>0.90</td><td>1.11</td><td>1.37</td></tr><tr><td colspan="2">Ro-ro passenger ship</td><td>GT</td><td>0.72</td><td>0.90</td><td>1.12</td><td>1.41</td></tr><tr><td colspan="2">Cruise passenger ship</td><td>GT</td><td>0.87</td><td>0.95</td><td>1.06</td><td>1.16</td></tr></table></td></tr>
</table>

五、 補充說明範例：若某一年散裝船其 CII 要求值(required CII)為 10 gCO_2/(dwt.nmile)，則四條界線分別為 8.6、9.4、10.6 以及 11.8 gCO_2/(dwt.nmile)，在此情況下，若該船當年之 CII 達成值(attained CII)為 9 gCO_2/(dwt.nmile)，則該船當年之 CII 等級為 B 等級。



六、 補充說明：分級界線的劃分是根據 2019 年 IMO Data Collection System (DCS)所蒐集的 CII 達成值(attained CII)分布，中間的 30%被分為 C 級，較差的 20%與最差的 15%，分別分為 D 和 E 級，而較佳的 20%與最佳的 15%，分別分為 B 和 A 級(如下 Figure 1)；若船舶連續三年被評為 D 級或一年被評為 E 級，需制定糾正行動計畫(此計畫包含在船舶能效管理計畫(SEEMP))，並需按照計畫採取行動，以達到 CII 要求值。

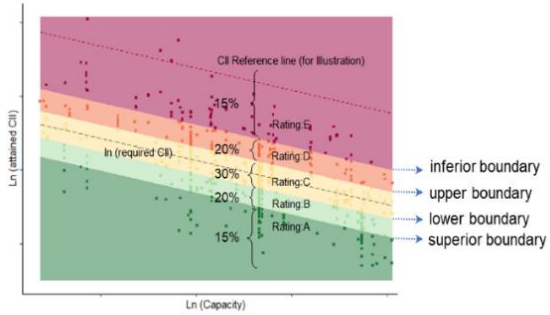


Figure 1: Operational energy efficiency performance rating scale

MEPC76 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">1.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.795/Rev.5</td><td rowspan="9">此統一解釋主要針對 MARPOL 各規則於實際檢驗時遇到之模糊空間進行解釋，我國有於交通部 94.5.18 交航字第 0940033431 號函同意採納附錄 VI(於 101.9.21 交航字第 10150138451 號公告採納 MEPC.203(62)決議案。

我國已於 110 年 1 月 14 日以交航(一)字第 10998002965 號函採用國際海事組織(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)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">防止船舶污染國際公約附錄 VI 之統一解釋
(Unified Interpretations to MARPOL Annex VI)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">本次該統一解釋內容基本上對國內航線並無影響。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">所有船舶(補充：但本次統一解釋更新內容僅為涉及第四章有關能源效率之規定(EEDI)、而該規定不適用僅航行國內航線之船舶)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、認可組織(RO)、造船廠、船舶所有人</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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.324(75)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 配合 MEPC.324(75)決議案(有部分船型之 EEDI Phase 3 時程被提前至 2022 年 1 月 1 日)，修正 MARPOL 附錄 VI 規則 2 中有關 EEDI Phase 2 及 Phase 3 適用船舶之統一解釋。

<table>
<tr><th>船種</th><th>原Phase 3折減係數時程</th><th>新Phase 3折減係數時程</th></tr>
<tr><td>Gas Carrier</td><td>2025.1.1起：30%
(DWT 15,000 and above)</td><td>2022.4.1起：30%
(DWT 15,000 and above)</td></tr>
<tr><td>Container Ship</td><td>2025.1.1起：0-30%
(DWT 10,000-15,000)</td><td>2022.4.1起：15-30%
(DWT 10,000-15,000)</td></tr>
<tr><td>Container Ship</td><td>2025.1.1起：30%
(DWT 15,000-40,000)</td><td>2022.4.1起：30%
(DWT 15,000-40,000)</td></tr>
<tr><td>Container Ship</td><td>2025.1.1起：30%
(DWT 40,000 and above)</td><td>2022.4.1起：35-50%
(DWT 40,000 and above)</td></tr>
<tr><td>General Cargo Ship</td><td>2025.1.1起：0-30%
(DWT 3,000 and above)</td><td>2022.4.1起：0-30%
(DWT 3,000 and above)</td></tr>
<tr><td>LNG Carrier</td><td>2025.1.1起：30%
(DWT 10,000 and above)</td><td>2022.4.1起：30%
(DWT 10,000 and above)</td></tr>
<tr><td>Cruise Passenger ship having non-conventional propulsion</td><td>2025.1.1起：0-30%
(GT 25,000 and above)</td><td>2022.4.1起：0-30%
(GT 25,000 and above)</td></tr>
</table>

二、 本次修正內容擷取如下：
下列新造船適用 EEDI Phase 2 之要求
(一) Phase 2 於 2022 年 3 月 31 日結束之船型：
1. 建造合約在 Phase 2 期間簽訂且於 2026 年 4 月 1 日前交船；或</td></tr>
</table>

		2. 建造合約在 Phase 2 期間之前簽訂，且在 2024 年 1 月 1 日以後至 2026 年 4 月 1 日前交船；或 無建造合約： 3. 安龍或類似建造階段之日期在 2020 年 7 月 1 日以後至 2022 年 10 月 1 日前，且於 2026 年 4 月 1 日前交船；或 4. 安龍或類似建造階段之日期在 2022 年 7 月 1 日前，且於 2024 年 1 月 1 日以後至 2026 年 4 月 1 日前交船。 下列新造船適用 EEDI Phase 3 之要求： (二) Phase 3 於 2022 年 4 月 1 日開始之船型： 1. 建造合約於 Phase 3 期間簽訂；或 2. 建造合約於 Phase 3 之前簽訂，且在 2026 年 4 月 1 日以後交船；或 無建造合約 3. 安龍或類似建造階段於 2022 年 10 月 1 日以後；或 4. 安龍或類似建造階段於 2022 年 10 月 1 日前，且於 2026 年 4 月 1 日以後交船； (三) Phase 3 於 2025 年 1 月 1 日開始之船型： 1. 建造合約於 Phase 3 期間簽訂；或 2. 建造合約於 Phase 3 之前簽訂，且在 2029 年 1 月 1 日以後交船；或 無建造合約 3. 安龍或類似建造階段於 2025 年 7 月 1 日以後；或 4. 安龍或類似建造階段於 2025 年 7 月 1 日前，且於 2029 年 1 月 1 日以後交船；			

MEPC76 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
2.	通告案號：	MEPC.1/Circ.850/Rev.3			一、 船旗國：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(包含 IEEC)；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	國際航線	國內航線
	中英文標題：	計算在惡劣海況下維持船舶機動性之最小推進動力準則 (Guidelines for Determining Minimum Propulsion Power to Maintain the Manoeuvrability of Ships in Adverse Conditions)				建議作法： 考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。 補充：依據 MARPOL 附錄 VI 第四章之規定，適用 EEDI 之船舶若無滿足最小推進動力規定者將無法取得 IEEC。 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。	國內航線船舶不適用 EEDI，故不適用之。
	適用船舶	國際航線新造且適用 EEDI 之散裝船、液貨船及混載船					
	影響對象	主管機關、認可組織(RO)、船舶所有人、造船廠					
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 背景：依據 MARPOL 附錄 VI 第四章規則 24.5 之規定，適用 EEDI 之船舶其安裝之主機動力應能夠在惡劣海況下維持船舶機動性之最小推進動力。 二、 本準則旨在提供一評估標準，使得船舶在主機符合 EEDI 之規定情況下仍可具備足夠之功率提供船舶在惡劣海況下安全航行，並將評估分為兩種階段，當船舶符合任一評估階段之要求，則視為船舶具備在惡劣海況下維持船舶機動性之能力。本次擴大不利條件之定義範圍，並將原第二階段評估之「簡化評估方式」修正為最「最小馬力評估」，主要變動係將迎浪角度由僅考慮頂浪情況，擴大至考慮迎浪角度 30º 之情況。 三、 兩階段之評估方式概述如下： (一) 第一階段：依據本階段之公式可計算出船舶所需之最小馬力。 (二) 第二階段：計算船舶在波浪速度 2 節情況下之阻力，推估船舶所需最小馬力。					

MEPC76 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
3.	通告案號：	MEPC.1/Circ.884/Rev.1		一、 背景：依據 MARPOL 附錄 VI 規則 14，2020 年起船舶燃油硫含量不得超過 0.5%m/m。 二、 船旗國與港口國：我國已於 107 年 7 月 31 日交航(一)字第 10798001501 號公告公告採用「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。 三、 船旗國與港口國：環保署已於 109 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中華民國 109 年 7 月 1 日起符合硫含量限制之標準值。 四、 沿岸國：N/A 五、 補充說明：航港局過去已提供 MEPC.1/circ.884 予經濟部及環保署參考使用。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	會員國/沿岸國最佳做法指南 (Guidance for Best Practice for Member State/Coastal State)			該通告並無實質規定，僅針對會員國以及沿岸國順利有效實施 2020 年全球燃油 0.5%硫含量要求，提供相關指引。建議由廠商摘要相關內容供主管機關知悉即可。 建議可提將資料提供予經濟部、環保署參考(本次修正制訂燃油供應許可證之範本(Indicative Example of Licence for Fuel Oil Supply (Bunkering))。	建議可提將資料提供予經濟部、環保署參考(本次修正制訂燃油供應許可證之範本(Indicative Example of Licence for Fuel Oil Supply (Bunkering))。
	適用船舶	N/A				
	影響對象	會員國/沿岸國、主管機關(經濟部、環保署)				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	MEPC.1/Circ.884				
	摘要內容：	一、 為因應 MARPOL Annex VI 規則 18 關於燃油供應及品質之議題，本次修正於通告中新增燃油供應許可證之範本(Indicative Example of Licence for Fuel Oil Supply (Bunkering))，提供給各國參考使用。 (補充：有關燃油供應許可證之議題，IMO 尚在討論是否強制化，目前先以建議性方式提供參考) 二、 該通告之其餘內容與前一版本(MEPC.1/Circ.884)相同，旨在建議主管機關執行相關項目以確保符合公約規定，內容概述如下： (一) 會員國/沿岸國應促進並確保燃油的供應符合 MARPOL Annex VI 標準，但促進港口燃油供應的任何措施均不得導致扭曲競爭。並應即時提供管轄範圍內供應商規範修正資訊，包括燃油交付單要求填報之內容。 (二) 會員國/沿岸國應努力遵循 IMO 所制定之燃油不可得報告格式以及回報程序。 (三) 因現在不存在任何規範（即 ISO 8217）或常規測試方案能保證燃料符合此類定性要求，故如果有文件證明所交付的燃料不符合該法規的定性要求，則港口國/沿海國應對供應商採取行動。此外會員國/沿海國應鼓勵其管轄範圍內之燃油供應商提供詳細的燃料規格以及遵循「燃料油供應商最佳實踐指南」（MEPC.1/Circ.875/Add.1），以確保交付給船舶燃料油之品質。 (四) 會員國/港口國應在所有港口國管制檢查期間核實船上燃油交付單是否可用以及是否符合 MARPOL annex VI 附件 V。				

MEPC76 通告評估表

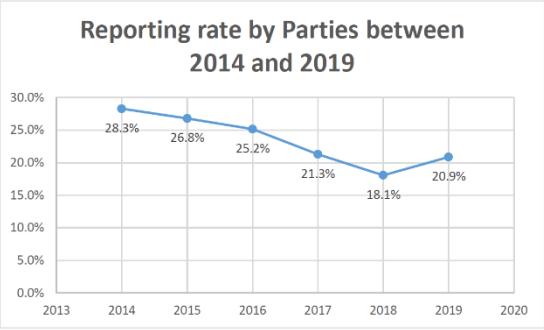
<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">4.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.891</td><td rowspan="9">本通告與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2014 年至 2019 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 2014 to 2019</td><td rowspan="8">無須處理。</td><td rowspan="8">無須處理。</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(航政機關及環保署)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(統計資料)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.318、MEPC.1/Circ.874/Rev.1、MEPC.1/Circ.888/Rev.2</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本通告為一年度報告，整理整年度有關於 MARPOL 國際公約規定項目之排放以及違規事項(該資訊用以交流締約方資訊以及讓 IMO 評估 MARPOL 規定之執行有效性並進行相關統計)。
二、 該文件基於國際海事組織根據 MEPC.1/Circ.318 收到 MARPOL 締約方提交 2019 年之強制性報告後更新：
(一) 附件 1 和 2 提供了對 2019 年相關報告之分析
(二) 附件 3 列出了涵蓋 2014 年至 2019 年期間的摘要，報告中包含的資訊是希望促進締約方之間的信息交流，並給 IMO 用於評估 MARPOL 實施的有效性以及用於統計目的。
三、 補充：IMO 回報聯絡窗口為：MED@imo.org ；各締約方回報率如下圖：
 

Figure 1: Rate of reporting (%) in compliance with the provisions of MEPC/Circ.318</td></tr>
</table>

MEPC76 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
5.	通告案號：	MEPC.1/Circ.892			同 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)	國際航線	國內航線
	中英文標題：	無人無推進動力駁船豁免防止船舶污染國際公約部分檢驗發證準則 (Guidelines for Exemption of Unmanned Non-Self-Propelled (UNSP) Barges from Certain Survey and Certification Requirements Under the MARPOL Convention)				建議作法： 考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。 監管方式：同 MEPC.330(76)。 補充說明：本通告已詳細敘明檢驗發證之流程，建議無須額外製作流程圖。	同 MEPC.328(76)、MEPC.330(76)
	適用船舶	無人無推進動力駁船					
	影響對象	主管機關、認可組織、船舶所有人					
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	全文翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	MEPC.328(76)、MEPC.330(76)					
	摘要內容：	一、 因應 MEPC.328(76)以及 MEPC.330(76)決議案，針對 MARPOL 各附錄中之要求，整理無人無推進動力駁船可豁免之相關規則，並提供豁免程序。 二、 針對無人無推進動力駁船，各附錄可豁免之規則整理如下： (一) MARPOL 附錄 I、IV、VI 之特定技術要求不適用於無人無推進動力駁船。取得豁免之無人無推進動力駁船無須符合下述要求： 1. 附錄 I：規則 12 (殘油櫃))、規則 12A (燃油櫃保護)、規則 13 (標準排放接頭)、規則 14 (濾油設備)、規則 16 (油與壓艙水之分離及艏尖艙載運油類)。 2. 附錄 IV：規則 9 (污水系統)、規則 10 (標準排放接頭)。 3. 附錄 VI：規則 12 (破壞臭氧物質)、規則 13 (氮氧化物)、規則 14 (硫氧化物及微粒物質)、規則 16 (船上焚燒)。 (二) 由於無人無推進動力駁船未含有 MARPOL 附錄 I、IV、VI 所定義與海洋環境污染有關之污染源，下列操作要求不適用於無人無推進動力駁船： 1. 附錄 I：規則 15 (油類之排放控制)、規則 17 (油料紀錄簿 Part I - 機艙空間操作)、規則 37 (船上油污染應急計畫)。 2. 附錄 IV：規則 11 (污水排放) 。 三、 有關豁免程序概述如下： (一) 船舶所有人向主管機關或其認可組織申請豁免時，應提供無人無推進動力駁船豁免條件的相關資訊和相關圖面（一般佈置圖、容積圖和其他必要之圖說）。 (二) 主管機關或其認可組織應審查一般佈置圖、容積圖和其他必要之圖說，以確認該船符合 MARPOL 附錄 I 規則 3.7、MARPOL 附錄 IV 規則 3.2 或 MARPOL 附錄 VI 規則 3.4 所述之情況。 (三) 經圖面審查合格後，應對無人無推進動力駁船進行檢驗，以確認船上的實際佈置符合豁免條件。 (四) 如果駁船具有產生殘油、廢氣排放、污水或 MARPOL 附錄 I、IV 或 VI 中						

		定義的其他污染物的情況(無論是暫時的還是永久的)，則無法滿足豁免要求。在這種情況下，不應免除其適用之 MARPOL 附錄檢驗和認證要求。 (五) 經檢驗合格者，根據 MARPOL 附錄 I 規則 3.7 和規則 9.2 、MARPOL 附錄 IV 規則 3.2 和規則 7.2 或 MARPOL 附錄 VI 規則 3.4 和規則 8.4 所述之豁免證書得由主管機關或其認可組織簽發。 四、 檢驗後之維持要求如下： (一) 在簽發豁免證書後，無人無推進動力駁船應根據 MARPOL 附錄 I 規則 1.40 、MARPOL 附錄 IV 規則 1.16 和 MARPOL 附錄 VI 規則 2.1.32 規定所述之定義保持其豁免條件。 (二) 如果該船不再符合當初認可之豁免條件、或是發生影響簽發該豁免證書條件之改裝時，該豁免證書將失效。船舶所有人或管理公司應將此不符合情況通知主管機關和港口國。 (三) 若是發生影響簽發該豁免證書條件之改裝情況，主管機關或其認可組織可再次進一步審核與檢驗，若其仍符合的 MARPOL 相關豁免條件，則可重新簽發相應之豁免證書。			

MEPC76 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
6.	通告案號：	MEPC.1/Circ.893			本通告僅為提醒各會員國應依 MARPOL 附錄 V 提供充足之垃圾收受設施，與內國法化無關。 海洋委員會於第一次期中報告審查時曾補充：依據海洋污染防治法第 29 條：船舶之廢（污）水、油、廢棄物或其他污染物質，除依規定得排洩於海洋者外，應留存船上或排洩於岸上收受設施。	國際航線	國內航線
	中英文 標題：	港口及碼頭提供足夠設施以接收船舶之塑膠廢棄物 (Provision of Adequate Facilities at Ports and Terminals for the Reception of Plastic Waste from Ships)				建議作法： 建議可提供港務組、港務公司、環保署、海洋委員會、經濟部工業港管理小組(和平港及麥寮港)、台灣中油(深澳港、永安港)以及台電(興達港、林口)專用港或專用碼頭參考。	建議作法： 建議可提供港務組、港務公司、環保署、海洋委員會、經濟部工業港管理小組(和平港及麥寮港)、台灣中油(深澳港、永安港)以及台電(興達港、林口)專用港或專用碼頭參考。
	適用船舶	N/A					
	影響對象	主管機關(港務組、港務公司、環保署及海洋委員會)					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	MEPC.310(73)					
	摘要內容：	一、 為了有效減少船舶之塑膠垃圾對海洋環境之影響，提醒各會員國依據 MARPOL 附錄 V 規則 8 之規定，港口國有義務提供充足之收受設施。 二、 為達到收受設施有效率且環保之義務，提請各會員國採納下列相關文件： (一) 港口收受設施-如何執行(Port Reception Facilities – How to do it (2016)); (二) 確保港口具備充足之垃圾收受設施準則(Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities (resolution MEPC.83(44)))； (三) 港口收受設施供應商及使用者之綜合指南(Consolidated guidance for port reception facility providers and users (MEPC.1/Circ.834/Rev.1))。 三、 提醒各會員國有義務透過 GISIS 將收受設施不足之情況通報至 IMO。					

MEPC76 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
7.	通告案號：	MEPC.1/Circ.894			本通告為 IMO 鼓勵各有關單位進行海洋垃圾之研究，與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	分享有關海洋垃圾之研究成果並鼓勵進行相關研究以對船舶所造成之塑膠微粒有更多理解 (Sharing of Results from Research on Marine Litter and Encouraging Studies to Better Understand Microplastics from Ships)				建議作法： 建議可提供港務組、港務公司、工業港口(如麥寮港、和平港)、環保署及海洋委員會參考。	建議作法： 建議可提供港務組、港務公司、工業港口(如麥寮港、和平港、環保署及海洋委員會參考。
	適用船舶	N/A					
	影響對象	主管機關(港務組、港務公司、環保署、海洋委員會)					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	MEPC.310(73)					
	摘要內容：	一、 為減少塑膠垃圾對於海洋環境之影響，MEPC 鼓勵各單位(包含會員國及國際組織等)進行海洋垃圾(包含海洋垃圾污染之區域)以及塑膠微粒之研究，並提供相關研究結果給 MEPC。					

MEPC76 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
8.	通告案號：	MEPC.1/Circ.895		一、 MARPOL 附錄 VI 規則 13 針對船上超過 130kW 之柴油機之 NOx 排放限制作出規定。 二、 國內法： (一) 目前船舶設備規則以及移動污染源空氣污染物排放標準，對於國內船舶並無相關氮氧化物排放標準規定。 (二) 我國已於 2013 年 7 月 29 日發布交航字第 10250098821 號公告，依據船舶法第 101 條公告採用 MEPC.177(58)決議案，即「2008 年氮氧化物技術章程 (NOx Technical Code 2008)」。 三、 我國國際航線船舶目前作法，目前係依據交通部與主管機關委託之驗船機構(即 CR)所簽訂之委託契約有關 EIAPP 證書檢驗發證業務之授權進行相關 EIAPP 檢驗及發證。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	2008 年氮氧化物技術章程之統一解釋 (Unified Interpretations to the NOx Technical Code 2008, as Amended)			建議作法： 考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。	建議環保署考量依據防止船舶污染國際公約(MARPOL)規則 13，評估國內是否規定氮氧化物排放之需求。
	適用船舶	國際航線船舶安裝功率超過 130 瓩(kW)之柴油機者				
	影響對象	船舶所有人、認可組織、柴油機供應商				
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、沿岸國、港口國：N/A 船旗國：「過往裁量事項」有關 4.4.6.2 條主管機關滿意之解釋(摘要第四點)				
	相關文件：	NOx Technical Code 2008、MEPC.1/Circ.865				
	摘要內容：	一、 針對 2008 年氮氧化物技術章程(NOx technical code 2008)提供下述統一解釋。 二、 第 2.2.4.1 條有關未在測試台上預先驗證之主機(Engines not pre-certified on a test-bed)之統一解釋：主機因為其尺寸、結構及交貨時程而無法在測試台上完成預先驗證(直接進行船上測試)，本次統一解釋說明： (一) 該主機仍須具備除排放測試結果外之初步認可之技術文件(preliminary approved Technical File)。 (二) 若排放測試結果不符合 NOx 規定，則主機應重新調整至符合原先認可之狀態，或向主管機關申請進一步測試。 三、 第 5.10.1 條有關在測試台上進行 NOx 排放測試之測試報告統一解釋，說明有關測試報告中應包含之內容，並針對文中提及之文字進行統一解釋如： (一) 「誤差(deviation)」：附件 5(測試報告)中測量設備之誤差校準，其誤差係指分析儀器之校準誤差，而非標準氣體之濃度誤差； (二) 「燃油特性(fuel properties)」：附件 5(測試報告)中之燃油特性，應該包括足夠數據，以證明在 EIAPP 證書附頁第 1.9.4 條中所載之燃油等級（如：DMA 及 DMB 等），係考慮燃油特性之其他額外分析結果，如：十六烷指數（Cetane index, ISO 4264：2018），殘碳（Carbon residue, ISO 10370：2014）等。 四、 第 4.4.6.2 條： (一) 背景： 1. 機組(Engine Group)，為可用於具有相似用途之小系列生產主機，該主機在船上安裝或使用過程中需要作輕微調整和改裝，以保證主機仍符合適用之極限或符合船上工作條件。 2. 機組中分為母型機(Patrant Engine)及成員機(Member Engine)，母型機應為機組中 NOx 排放最高之主機，並對其進行相關測試及記錄(包含測試燃油報告)，其符合 NOx 極限將代表該機組；而後續再進行成員機之驗證時可使用船上參數檢查法(On Board NOx Parameter Verification Method)，對照母型機之試驗報告及記錄，以驗證該成員			有關 4.4.6.2 條統一解釋中之主管機關滿意項目(船舶於主機上加裝選擇性觸媒還原設備(SCR)以減少 NOx 之排放，使得相關主機參數需加入 SCR 之相關內容(如催化劑之幾何形狀及材料等)，並影響除衝程及鋼徑尺寸以外之其他參數。故在申請人能夠證明 SCR 之替代參數適用於成員機之情況下，將可以由 SCR 之參數作為代換。在此情況下，申請人應負責選定母型機，並表示選擇該母型機之依據以取得主管機關滿意)，因	

		機符合 NOx 之排放要求。 (二) 本條說明做為成員機之主機，其下列參數及規格應相互一致，包含：衝程及鋼徑尺寸、加壓及排氣方式、空氣冷卻系統之運作方式、影響 NOx 排放之燃燒室設計特徵、影響 NOx 排放之噴油系統、活塞、噴射凸輪或空氣閥之設計特徵、額定轉速及功率(允許之轉速/功率範圍係由製造商公告並取得主管機關認可)。 (三) 第 4.4.6.2 條統一解釋內容： 1. 由於有些船舶會於主機上加裝選擇性觸媒還原設備(SCR)以減少 NOx 之排放，使得相關主機參數需加入 SCR 之相關內容(如催化劑之幾何形狀及材料等)，並影響除衝程及鋼徑尺寸以外之其他參數。在申請人能夠證明 SCR 之替代參數適用於成員機之情況下，將可以由 SCR 之參數作為代換。 2. 在此情況下，申請人應負責選定母型機，並表示選擇該母型機之依據以取得主管機關滿意。		此情況實屬罕見，且各案件之處理作法亦不盡相同，故建議後續以個案方式處理，並於公告採用時，敘明此部分係以個案審查。	

MEPC76 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
9.	通告案號：	BWM.2/Circ.74			本通告與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	同意世界海洋大學(WMU)參與有關於船舶壓艙水及沉積物管理國際公約之經驗建立階段 (Agreement with WMU regarding the experience-building phase associated with the Ballast Water Management Convention)				無須處理。	無須處理。
	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：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	MEPC.290(71)					
	摘要內容：	一、 背景：IMO 為監測 BWM 國際公約執行狀況，MEPC 採納 MEPC.290(71)決議案之經驗建立階段 Experience-Building Phase (EBP)（該階段起於 BWM 國際公約生效日，止於相關優先修正案生效日）。 二、 本通告旨在 MEPC 同意世界海洋大學(world maritime university, WMU)進行壓艙水處理之數據蒐集、分析以及研發。					

MEPC76 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">10.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.75</td><td rowspan="9">此內容與國內法無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">GESAMP 第 42 次常規會議-壓艙水工作組依認可程序認可使用活性物質之壓艙水處理系統(G9)，將於 2022 年 1 月 17 日至 2022 年 1 月 28 日以遠端會議舉行
(Forty-second meeting (regular) of the GESAMP*-Ballast Water Working Group established in accordance with the Procedure for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances (G9) to be held remotely from 17 to 28 January 2022)</td><td rowspan="8">無須處理。</td><td rowspan="8">無須處理。</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(會議邀請函及通知)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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：因船舶壓艙水及沉積物管理國際公約(BWM Convention)規則 D-3 規定，使用活性物質之壓艙水管理系統須通過 IMO 依據相關程序之認可。
二、 GESAMP-BWWG 第 42 次會議將於 2022 年 1 月 17 至 2022 年 1 月 28 日舉行，該會議將審查在 2021 年 11 月 19 日前遞交之使用活性物質之壓艙水處理系統之相關文件(聯繫窗口如下)，並提交至 MEPC 78 認可，未完成審議而無法提交至 MEPC78 認可者將於後續優先處理並提交至 MEPC79 認可。

International Maritime Organization
Marine Environment Division
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
United Kingdom

Tel.: +44 (0)20 7463 4145
Email: MJensen@imo.org</td></tr>
</table>

MSC103 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">1.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.482(103)</td><td rowspan="9">一、 船旗國：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。我國總噸位 20,000 以上之國際航線貨船，於其建造階段或重新安船救生艇時，由我國委託之驗船機構進行相關測試確保符合公約規範，船舶須符合相關要求後才得核發/簽署貨船安全設備證書。
二、 港口國：N/A
三、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約修正案
(Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, As Amended)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量 SOLAS Reg. III 規則 33 之修正，刪去對於新造船自由降落下水式救生艇之下水試驗要求(對現有船舶並無影響)，其目的為減少測試時之危險性，故建議配合 MSC.8/Circ.2 通告，提前實施 SOLAS 第 III 章規則 33 之規定。

考量 SOLAS Reg. III 規則 33 之修正係屬「我國提前實施或有額外要求請國輪配合」，故建議於生效日前半年依據船舶法第 101 條開始辦理公告採用該修正案。(建議公告採用函通報本案影響對象，及國立臺灣海洋大學、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)

監管方式：
船旗國：因本次修正內容皆屬於新船</td><td rowspan="8">建議作法：
建議參照本次決議案：
1. 考量修正船舶設備規則，新增有關除散裝船及油輪外，具有多貨艙之貨船乾貨之貨艙水位偵測器之規定。
2. 國內船舶設備規則未針對總噸位20,000以上之貨船要求其吊架式救生艇應能在靜水船速5節時下水之規定，建議可考量將上述救生艇下水之要求納入船舶設備規則。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">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)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、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>2024.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「新增之裁量事項」SOLAS Reg. III/33 之規定是否提前實施</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.485(103)、MSC.8/Circ.2</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 新增 SOLAS 第 II-1 章規則 25-1：
(一) 要求液貨船及散裝船以外具有多個貨艙之貨船(Multiple hold cargo ships other than bulk carriers and tankers)，在 2024 年 1 月 1 日以後建造者應在每一裝載乾貨之貨艙中安裝水位探測器，但貨艙完全位於乾舷甲板以上者不必裝設。
(二) 訂定水位偵測器之相關要求，包含對於警報之種類(聲光警報)、偵測器設定之高度限制，以及其他替代措施(如：使用位於貨艙艙底之舭水水位偵測器，該偵測器需位於貨艙後方且高度不超過 0.3 公尺，並須在駕駛台具備相應之聲光警報，且該警報需能明顯與其他貨艙水位警報區分)。
二、 SOLAS Reg. III 規則 33：
(一) 原要求總噸位 20,000 以上之貨船，其救生艇應能在靜水船速 5 節時下水。
(二) 本次修正後，僅要求吊架式救生艇須符合該規定(排除自由降落下水式救生艇)。(主管機關可選擇提前適用該修正案)</td></tr>
</table>

				建造中檢驗之項目(以及現成船換裝救生艇時)，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。 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。 本案可提前實施部分為刪去對於新造船自由降落下水式救生艇之下水試驗要求(對現有船舶並無影響)，目的為減少測試時之危險性，且該修正案採納之前亦有其他船旗國主管機關有針對該內容進行豁免，故實務上對於船舶所有人並無額外影響。	

MSC103 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">2.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.483(103)</td><td rowspan="9">一、 背景：ESP Code 為 IMO 為了加強油輪及散裝船所制定之章程，其內容類似於我國之船舶檢查規則，惟針對該二船型更加明確律定船舶艙櫃試壓、內檢、測厚範圍等規定。
二、 船旗國：
(一) 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。
(二) 有關此類船舶，我國已授權 RO 執行相關檢驗項目，RO 應於檢驗時依照該決議案之要求進行相關檢驗。
三、 港口國：N/A
四、 沿岸國：N/A</td><td rowspan="9">國際航線
建議作法：
考量其係屬「現行國內母法、子法未敘及之公約、章程及決議案」，建議於生效日前半年依據船舶法第 101 條開始辦理公告採用該修正案。(建議公告採用函通報本案影響對象，及國立臺灣海洋大學、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)

另因國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程(ESP Code)及其後續修正案，係屬國內法規未規定且國輪檢驗發證所適用之決議案，故建議考慮修船舶法或其子法，將章程納入。其相關修正案如：
MSC.371(93)、
MSC.381(94)、
MSC.405(96)、
MSC.412(97)等。

監管方式：
船旗國：此為換證檢驗查核項目，故不符合者將無法換證。
港口國：N/A
沿岸國：N/A</td><td rowspan="9">國內航線
建議作法：
依船舶法第 33 條要求新建造(或自國外輸入)之油輪及散裝船逐一符合 ESP Code 之標準。並建議由研究單位於座談會時向業界說明。</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">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))</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用海上人命安全國際公約(SOLAS)之散裝船及油輪</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、修船廠</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>強制性章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2023.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">ESP Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 修正船齡未超過 5 年雙船殼油輪之換證檢驗範圍，修正後僅需針對可疑區域進行檢驗，修正前後內容對照如下：
<table>
<tr><th>修正前</th><th>修正後</th></tr>
<tr><td>船齡≤5 年
Age ≤ 5 years</td><td>船齡≤5 年
Age ≤ 5 years</td></tr>
<tr><td>第一次換證檢驗
Renewal Survey No.1</td><td>第一次換證檢驗
Renewal Survey No.1</td></tr>
<tr><td>1. 貨艙區域船舶全樑之外板。
plating for the full beam of the ship within the cargo area
2. 依據附錄 1 之近觀檢驗，對於構件進行測量，作為腐蝕情況之一般性評估及記錄。
Measurements, for general assessment and recording of corrosion pattern, of those structural members subject to close-up survey according to annex 1
3. 可疑區域
Suspect areas</td><td>1. 可疑區域
Suspect areas</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

				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。	

MSC103 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="3">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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">3.</td><td>決議案號：</td><td colspan="2">MSC.484(103)</td><td rowspan="9">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。(但內容並不完全，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)等文件皆尚未採用)
(二) 本次修正之 FSS Code 第九章，對應於我國船舶設備規則第二章八節第 112 條至 115 條(自動火警警報與偵測系統)，但目前針對隔離器尚未有相關規範。
(三) 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。
二、 港口國：N/A
三、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="2">國際消防安全系統章程修正案
(Amendments to the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「現行國內母法、子法敘及之公約、章程及決議案(船舶防火構造規則第 3 條)」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知並置於官網方式。

監管方式：
船旗國：此為建造中檢驗查核項目，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</td><td rowspan="8">建議作法：
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之相關內容納入船舶設備規則第二章第 8 節。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="2">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)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="2">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>強制性章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：2024.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="2">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="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：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="2">FSS Code</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="2">一、 於 FSS Code 第 9 章(固定式火災偵測及火災警報系統)，新增 2.1.8 段有關貨船以及客船陽臺之火災偵測系統隔離要求：
(一) 若貨船及客船陽台上所裝設可單獨識別系統，其佈置方式可使故障失效之可單獨識別火災偵測器數量、範圍不超過第 2.4.1 段所規定之區分範圍，則無需按照 2.1.6.1 段規定在每一火災偵測器上安裝短路隔離器。
補充：2.1.6.1 段之規定如下：火災偵測系統應提供相關措施以確保該段中發生的任何故障（例如，斷電、短路、接地等）不會影響該段其餘連接之偵測器持續的單獨識別。

補充：2.4.1 段所述分區範圍：
1. 未涵蓋 A 類機艙空間或駛上駛下空間之控制室、服務空間或住艙空間。
2. 未涵蓋 A 類機艙空間之駛上駛下空間。
3. 未涵蓋超過一個甲板區域之住艙空間、服務空間及控制站 (排除全圍閉之梯間)。

補充：隔離器(Isolator)：其目的在於將各偵測器元件之電路藉由電容、電磁感應等方式互相隔開，以至於當單一元件故障或線路損壞時不影響其他元件之正常運作。</td></tr>
</table>

MSC103 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="3">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>建議作法與監管方式</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="10">4.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.485(103)</td><td rowspan="10">一、 背景：我國救生設備之性能標準位於船舶設備規則第二篇第二章，其內容係參考 LSA Code，惟其內容並非符合最新版本之 LSA Code。(如 MSC.48(66)、MSC.207(81)、MSC.218(82) 、 MSC.272(85) 、 MSC.293(87) 、 MSC.320(89) 、 MSC.368(93) 、 MSC.425(98) 、 MSC.459(101)等文件皆尚未採用)
二、 船旗國：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、 港口國：N/A
四、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">國際救生設備章程修正案
(Amendments to the International Life-Saving Appliance Code (LSA Code))</td><td rowspan="9">配合 MSC.482(103)處理並建議提前實施(配合 MSC.8/Circ.2 處理。

因我國尚未採/納入用國際救生設備章程及其修正案，建議考慮修船舶法子法，將章程納入(如 MSC.48(66)、MSC.207(81)、MSC.218(82)、MSC.272(85)、MSC.293(87)、MSC.320(89)、MSC.368(93)、MSC.425(98)、MSC.459(101)等文件)。

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。

本案可提前實施部分為刪去對於新造船自由降落下水式救生艇之下水試驗要求(對現有船舶並無影響)，目的為減少測試時之危險性，且該修正案採納之前亦有其他船旗國主管機關有針對該內容進行豁免，故實務上對於船舶所有人並無額外影響。</td><td rowspan="9">配合 MSC.482(103)處理。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">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)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>強制性章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2024.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、沿岸國、港口國：N/A
船旗國：「新增之裁量事項」是否提前實施 MSC.482(103)、MSC.485(103)決議案通過之 SOLAS 規則 III/33.2 及 LSA Code 第 4.4.1.3.2 修正內容</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.482(103)、MSC.8/Circ.2</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 配合 MSC.482(103)針對救生艇釋放要求之修訂，修正第 4 章有關救生艇一般性要求如下：(依 MSC.8/Circ.2 通告，主管機關可選擇提前適用該修正案)
(一) 除自由降落下水式救生艇外，應可以在船舶於靜水船速 5 節時被釋放及吊起。</td></tr>
</table>

MSC103 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>建議作法與監管方式</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="9">5.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.486(103)</td><td rowspan="9">一、 本次僅新增名詞之定義，與內國法化無關。
二、 船旗國：
(一) 我國船員法第 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，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) 依我國船員法第 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。
三、 港口國：N/A
四、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約修正案
(Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 1978))</td><td rowspan="8">有關 MSC.486(103)決議案涉及高壓電定義之內國法化作業，船員組已刻正依船員法第 89 條辦理公告作業，預訂於 111 年 7 月 31 日前公告施行，故無需額外處理。</td><td rowspan="8">有關 MSC.486(103)決議案涉及高壓電定義之內國法化作業，船員組已刻正依船員法第 89 條辦理公告作業，預訂於 111 年 7 月 31 日前公告施行，故無需額外處理。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">航線國際航線之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(船員組)、船舶所有人、認可組織 (RO)</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>2023.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">STCW 國際公約</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 新增對於高壓電之定義，如下：
高壓電係指電壓超過 1,000 伏特之交流電或直流電。</td></tr>
</table>

MSC103 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)	建議作法與監管方式	
6.	決議案號：	MSC.487(103)		一、 本次修正僅為更新名詞定義。 二、 船旗國： (一) 經詢問船員組，我國「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」附表一，已將電技員納入操作級中。 (二) 依我國船員法第 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、建議或程序，採用發布施行 三、 港口國：N/A 四、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文標題：	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 Code (STCW Code))			有關 MSC.487(103)決議案涉及將電技員歸納為操作級船員之內國法化作業，查我國「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」已有相關規定，暫無進一步內國法化之必要性。	有關 MSC.487(103)決議案涉及將電技員歸納為操作級船員之內國法化作業，查我國「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」已有相關規定，暫無進一步內國法化之必要性。
	適用船舶	航線國際航線之船舶				
	影響對象	主管機關(船員組)、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	強制性章程修正案(強制性)	生效日期：	2023.01.01		
	翻譯需求：	全文翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	STCW 國際公約				
	摘要內容：	一、 本次修正有關於操作級(Operational Level)之定義，如下： 作為負責船上航行(navigational)及輪機(engineering watch)當值或定期無人機械空間當值輪機員(designated duty engineer for periodically unmanned machinery spaces)、電技員(electro-technical officer)或無線電操作員(radio operator)之人員。				

MSC103 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">7.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.488(103)</td><td rowspan="10">一、 該決議案為救生裝置測試之建議。我國已於 110 年 1 月 14 日以交航(一)字第 10998002965 號函採用國際海事組織(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，已採用 MSC.81(70)前一版本之修正案(MSC.472(101))。
二、 船旗國：
(一) 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。
(二) 目前國內法並無救生(救難)艇降落裝置之相關規定，建議可考慮放入船舶設備規則第二章第一節中。
三、 港口國：N/A
四、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">經修訂之救生設備測試建議案
(Amendments to the Revised Recommendation on Testing of Life-Saving Appliances (Resolution MSC.81(70)))</td><td rowspan="9">建議作法：
考量其係屬「屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="9">建議作法：
配合本次修正案，建議可視國情考量將該決議案相關測試要求納入船舶設備規則。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">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)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、認可組織(RO)、救生設備之服務供應商</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>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.81(70)、MSC.482(103)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 修正對於充氣式救生筏之額外測試要求，並配合 MSC.482(103)，修正救生艇下水測試之要求，如下：
(一) 修正第一部分救生設備之原型測試(Part 1– Prototype Tests for Life-Saving Appliances)針對充氣式救生筏額外測試項目，
1. 將原本孔隙度測試之參考文件修改為 ISO 15372:2000 第 6.2.9.2 段。
補充：本測試藉由施加壓力於救生筏筏體之材料上一段時間，確認救生筏之橡膠材質不會產生相關孔隙以致洩漏。
2. 將原抗油性測試之參考文件修改為 ISO 15372:2000/Amd 1:2021，並將指定之橡膠測試用油修正為 IRM 901。
補充：本測試主要目的在於確認橡膠不會因與油類接觸而產生塗層分離或產生黏性，或因油類而使塗層產生污損。
3. 針對靜水壓力釋放裝置，將表面抗油性測試之試驗用油修正為 IRM 901、IRM 905 及 ISO Oil No.1。
(二) 配合 MSC.482(103)，修正第二部分-生產及安裝測試(Part 2 – Production and Installation Tests)第 5.4 段有關救生艇下水測試之要求：
1. 救生艇：配合 MSC.482(103)修正救生艇下水測試之要求(第 5.4 段)如下：
除使用自由降落下水式救生艇外，總噸位 20,000 以上之船舶應顯示其所有救生艇及救難艇應可在船舶靜水速度 5 節且縱平浮(艏艉等吃水)時下水。測試不應造成救生艇、救難艇及其設備之損傷。</td></tr>
</table>

MSC103 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">8.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.489(103)</td><td rowspan="9">該決議案為 IMO 因應海盜及武力威脅案件，對於各有關單位之建議，與內國法化(船旗國、沿岸國、港口國)無關。

我國航港局航務組依據航業法第 27 條之 1，已針對相關受海盜或武力威脅之高風險海域進行公告，以提醒我國國輪注意航行安全。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">於幾內亞灣打擊海盜及武力威脅之建議措施
(Recommended Action to Address Piracy and Armed Robbery in the Gulf of Guinea)</td><td rowspan="8">建議作法：
建議將相關資訊提供予航務組參考使用。</td><td rowspan="8">此決議案針對幾內亞灣，國內航線無須處理。</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(航務組)</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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、 因應幾內亞灣之海盜及武力威脅事件持續惡化，針對各有關單位提出相關建議，並向各會員國及相關國際組織募資以利後續發展。
二、 呼籲各會員國、聯合國以及其他相關組織：
(一) 考慮加強執法，協調沿岸國之刑事處罰，以根據國際法和國家法令框架在相關司法管轄範圍內逮捕和起訴海盜；
(二) 根據國際法，在適當尊重沿岸國主權和領土完整之情況下，考慮改進現有保護解決方案(例如其他船隻協助保全護航)以及最佳做法；和
三、 鼓勵參與如 GoG 海事合作論壇(GoG-MCF/SHADE GoG) 及 G7++幾內亞灣之友(FOGG)等會議，以加強海事安全及區域保全合作提請秘書處：
(一) 應用其資金維持各國之技術合作並開立相關訓練課程；
(二) 制定公用資源平台以分享相關資訊；
(三) 持續與各會員國及聯合國一同解決幾內亞灣之海盜及武力威脅案件。</td></tr>
</table>

MSC103 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">建議作法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="9">9.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.490(103)</td><td rowspan="9">該決議案為 IMO 因應 COVID-19 疫情，針對船員施打疫苗及相關國際旅行規定提出之建議，與內國法化(船旗國、沿岸國、港口國)無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">優先考慮船員接種新型冠狀病毒疫苗之建議措施
(Recommended Action to Prioritize COVID-19 Vaccination of Seafarers)</td><td rowspan="8">建議作法：
儘管中央疫情指揮中心將船員列為我國 COVID-19 疫苗接種對象接種身分認定之「第三類高接觸風險工作者」，然而目前公費疫苗施打作業船員卻被視為一般民眾，已無優先施打順序，建議將相關資訊提供予船員組，由其評估是否提供給港務組、衛服部。</td><td rowspan="8">建議作法：
儘管中央疫情指揮中心將船員列為我國 COVID-19 疫苗接種對象接種身分認定之「第三類 高接觸風險工作者」，然而目前公費疫苗施打作業船員卻被視為一般民眾，已無優先施打順序，建議將相關資訊提供予船員組，由其評估是否提供給港務組、衛服部。</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(船員組、港務組、衛服部)</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">IMO 23/APRIL/2021 通告 circular No.4204/ Rev 6</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 因應新型冠狀病毒(COVID-19)疫情影響，考量到未來船員在國際旅行時，各國將可能有疫苗接種證明之要求，IMO 建議各會員國針對船員接種疫苗採取以下措施，並提醒接種疫苗與否須由當事人決定：
(一) 在考慮國內疫苗供應條件下，於國家 COVID-19 疫苗接種計劃中優先考慮船員，並建議提供其他國籍之船員接種疫苗；
(二) 考慮到船員身為特定之關鍵工作人員(Key Worker)並需經常跨國旅行，建議在國家入境政策中排除船員提供 COVID-19 疫苗接種證明之要求。
(三) 制定適當計劃並提供必要之設施，以支持船員之 COVID-19 疫苗接種。
二、 補充：目前歐美亞 58 個國家(如 IMO 23/APRIL/2021 通告 circular No.4204/ Rev 6)已將船員指定為關鍵工作人員(key workers)。</td></tr>
</table>

MSC103 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">1.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1101/Rev.3</td><td rowspan="8">本通告為 IMO 針對出版刊物(Tug Use In Port – A Practical Guide)目錄之說明，與內國法化(船旗國、沿岸國、港口國)無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">船舶/港口端口 – 拖船援助之可行性
(Ship/Port Interface - Availability of tug assistance)</td><td rowspan="7">建議作法：
建議可提供資訊予港務公司、工業港口(如麥寮港、和平港)知悉。</td><td rowspan="7">建議作法：
建議可提供資訊予港務公司、工業港口(如麥寮港、和平港)知悉。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">拖船</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(港務組)、港務公司</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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、 本通告旨在公布 IMO 港口拖船實用指南(Tug Use In Port – A Practical Guide)第四版之內容目錄提供有關單位參考，目前僅提供英文版文件。
二、 本指南共分為 11 章節，摘要如下：
(一) 拖船設計因素(Tug Design Factors)
(二) 港口拖船之型式(Types of Harbour Tug)
(三) 協助方式(Assisting Methods)
(四) 拖船能力及限制(Tug Capabilities and Limitations)
(五) 繫纜拖力要求(Bollard Pull Required)
(六) 影響及拖船安全(Interaction and Tug Safety)
(七) 拖曳設備(Towing Equipment)
(八) 訓練及拖船模擬(Training and Tug Simulation)
(九) 戒護拖船(Escort Tugs)
(十) 拖船研發(Tug Developments)
(十一)平衡安全(Balancing Safety)</td></tr>
</table>

MSC103 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
2.	通告案號：	MSC.1/Circ.1578		一、 船旗國： (一) 國際航線演習依據 SOLAS 之規定。 (二) 國內依據客船管理規則第 145 條客船上不同之各組救生艇，應於次第舉行之救生艇演習中輪流吊至舷外。每艘救生艇應至少每三個月放下一次。 (三) 國內沒有針對棄船演練的具體內容規範。 二、 港口國：N/A 三、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文標題：	使用救生艇棄船演習的安全準則 (Guidelines on Safety During Abandon Ship Drills Using Lifeboats)			建議作法： 考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。 監管方式：將於定期檢驗時查驗紀錄	建議作法： 建議發函予國內相關業者提醒該建議性文件，並建議後續於船舶安全營運與防止污染管理規則或客船管理規則中納入相關規定。 建議可將相關資訊提供予船員組參考。
	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、認可組織、船舶所有人				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A		
	翻譯需求：	全文翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	MSC.1/Circ.1205/Rev.1				
	摘要內容：	一、 該通告制定有關救生艇之演習要求，並因應自由降落下水式救生艇之演習無法實質操作救生艇之釋放，額外於該通告附件訂定自由降落下水式救生艇訂定訓練內容之準則。 二、 該通告針對以下演習相關內容提出指引供各單位參考使用： (一) 演習頻率； (二) 「演習的安全」之必要性(drill must be safe)； (三) 學習目的； (四) 計畫及組織演習。 三、 針對自由降落下水式救生艇之演習，因無法實質操作釋放，該通告提出相對應之演習內容，包含： (一) 確認設備及文件以確保所有自由降落下水式救生艇之部件及釋放設備處予良好狀態。 (二) 確認參與人員皆熟知操作手冊、告示以及標示。 (三) 確認設置有製造商提供之釋放模擬裝置並且牢固，且其自由降落下水釋放機構完整且正確接合。 (四) 建立操作員以及負責人員間之良好溝通。 (五) 模擬脫離繫固裝置、扣帶(除模擬裝置)。 (六) 船員登船演練，並確認參與人員如實繫好安全帶。 (七) 船員下艇，並將救生艇之狀態復原至原本狀態並移除相關模擬裝置。 補充： IMO 已發布 MSC.1/Circ.1205/Rev.1 通告，對於有關救生艇系統之設計及保養提供相關指引。				

MSC103 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">3.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1601/Rev.1</td><td rowspan="9">本通告為 IMO 針對抵抗海盜之作法，對於船舶所有人及船舶營運人之建議性文件，與內國法化(船旗國、沿岸國、港口國)無關。

補充說明：航業法第二十七條之一第五項規定有授權訂定「我國中華民國籍船舶於受海盜或非法武力威脅高風險海域僱用私人武裝保全人員辦法」。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">經修訂之航運業界抵抗海盜指南
(Revised Industry Counter Piracy Guidance)</td><td rowspan="8">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(航務組)，以評估是否轉予我國航商做為參考。</td><td rowspan="8">無須處理。</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、船舶所有人及國際組織</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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、 本通告旨在提供各國家主管機關、船舶所有人及國際組織等對於海盜事件之相關指引。
二、 本次係因應 2020 年已出版之「西非海岸(包含幾內亞灣)，加強海事保全及抵制海盜之最佳管理實踐(BMP West Africa)」而修訂本通告，以該出版內容取代原本通告附錄 3 對於幾內亞灣之因應指南。</td></tr>
</table>

MSC103 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">4.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1638</td><td rowspan="9">該通告為水面自主船舶監管範圍之產出，僅與各會員國提案有關，尚與內國法化(船旗國、沿岸國、港口國)無關。

補充說明：查我國已委辦資策會執行海運智慧駕駛法規先期可行性分析案，針對 MASS 於國際、國內相關法規之競合進行研析。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">對於海上自主水面船舶之法規盤點適用結果
(Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS))</td><td rowspan="8">建議作法：
建議提供相關資料予資策會，並提供該份文件與航港局相關單位(船舶組、船員組、企劃組、港務組)。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議提供相關資料予資策會，並提供該份文件與航港局相關單位(船舶組、船員組、企劃組、港務組)。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">使用海上自主水面船舶系統之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、認可組織(RO)、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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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：因應海上自主水面船舶（Maritime Autonomous Surface Ship, MASS）相關技術快速發展，IMO 於 2017 年首次討論該議題，於 MSC 99(2018.5.16~5.23)訂出該議題之工作計畫，並初步討論後續規劃。
二、 本次法規盤點工作是由 MSC 內部的技術人員組成「海上自主水面船舶專門工作小組（MASS Working Group）」與各成員國共同執行。其主要目的是評估現行自駕船相關技術發展，是否/如何適用於現行 IMO 之公約、決議與規則，面向包括海上航行之安全、碰撞、裝載、穩度、海員和漁民培訓、搜救、噸位丈量、安全貨櫃和特殊貿易客船儀器等。
三、 盤點各海事公約與規範，檢視其對 MASS 適用性與有無需調修之需求後，針對 MASS 之相關議題，IMO 後續預計處理項目如下：
(一) 船長、船員或負責人適用於 MASS 等定義與內涵；特別是第 3 級遠端遙控船舶與第 4 級之人員定義。
(二) 遠端控制中心規格：MASS 可由遠端控制中心操作，因此需要解決遠程控制中心相關監測功能和操作要求 。
(三) 遠端操作員作為海員：遠端操作員認定為海員的可能性為許多議題之共同主題。遠端操作員作為海員的資格、責任和作用是需要解決的問題之一。
(四) 定義與術語：應重新考慮相關規範術語及 ISO 提供有關新標準的資訊，以及需納入之新的名詞與定義 。
(五) 考慮制定 MASS 專門規範(MASS Code)。</td></tr>
</table>

MSC103 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">5.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1639</td><td rowspan="9">該通告為 IMO 針對網路風險管理，建議各有關單位(包含主管機關、船舶所有人、船舶營運人)可依照 IMO 制定之準則解決有關網路風險管理之相關問題，與內國法化(船旗國、沿岸國、港口國)無關。

補充說明:有關 MSC.428(98)決議案之作法，我國因應 USCG 之 CVC-WI-027(1)指南已要求航行至美國港口之船舶皆應於其 ISM 之安全管理系統中納入相關網路保全指南(如中華民國 109 年 12 月 25 日航舶字第 1091710854 號函)，另外我國之驗船機構(CR)亦已於 2021 年 1 月 1 日以後的首次符合文件(Document of Compliance, DOC)年度驗證時，建議國輪之安全管理系統內納入網路風險。

補充說明：此議題涵蓋的範圍很廣，不拘限於單一法令要求。網路保全與船舶之 ISM、ISPS 有關，隨著科技發展、數位傳輸、資訊監管，亦為國際海事組織近期注重的議題，但仍處於發展階段。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">船上網路保全準則
(The Guidelines on Cyber Security Onboard Ships)</td><td rowspan="8">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船舶組、港務組、航安組(智慧航安)、臺灣港務股份有限公司)參考並將資訊提供相關船舶所有人。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船舶組、港務組、航安組(智慧航安)、臺灣港務股份有限公司)參考，毋須特別處理。</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(船舶組、港務組、航安組)、船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.428(98)、MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本通告旨在針對船上之網路保全提供相關文件資訊，邀請各有關單位可參考該通告所提及之相關文件針對網路風險管理制定相關應對政策。
二、 MSC 103 通知各有關單位《船上網絡安全指南 The Guidelines on cyber security onboard ships》已於 2020 年 12 月 23 日，發布了第四版指南，可通過 IMO 網站取得，網址如下：https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Cyber-security.aspx
三、 MSC 邀請會員國參考《船上網絡安全指南》第四版中提供的指南，並建議包括船東、船舶管理公司在內之利益相關者在應對船舶網絡風險時適當參考這些指南。</td></tr>
</table>

MSC103 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
6.	通告案號：	MSC.1/Circ.1640		一、 查我國海洋委員會海巡署之相關搜救計畫及訓練亦有參考該手冊。 二、 查我國事故應變作業之主管機關為交通部，國家搜救協調中心負責搜救任務與資源之協調，事故應變作業之執行機關則為行政院海洋委員會海巡署。 三、 船旗國：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。 四、 港口國：N/A 五、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文標題：	經修訂之國際航空暨海事搜索與救助(IMASAR)手冊 (Amendments to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual)			建議作法： 建議可提供該資料給海洋委員會海巡署以及我國國際航線船舶所有人及航商參考使用。 補充： 適用 SOLAS 之船舶，在貨船安全之設備紀錄（格式 E）及客船安全之設備紀錄（格式 P）中，已要求船舶應備有最新版本之 IAMSAR 第 III 卷，故將於登輪檢查時確認其具備最新版本之 IAMSAR 第 III 卷。	建議作法： 建議可提供該資料給海洋委員會海巡署參考使用。
	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(船舶組、海洋委員會海巡署)、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：	2022.06.01(建議性)		
	翻譯需求：	無須翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	IMASAR、香港海事通告 36/2021				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 配合國際民航組織(International Civil Aviation Organization, ICAO)所採納之國際航空暨海事搜索與救助手冊(IAMSAR Manual)修正案，IMO 發出本通告以更新 A.894(21)決議案。 (二) 依據 SOALS 第 V 章規則 22.2 之規定，要求適用 SOLAS 之船舶應在船上備有 IAMSAR 第 III 卷(Volume III)。 二、 IMO 因應 GMDSS 之現代化以及 IMO 已認可除 Inmarsat 外之衛星系統，將強化群呼(Enhanced Group Call, EGC)及銥衛星等相關內容更新至 IAMSAR 手冊當中供各單位參考使用。 三、 補充說明：IAMSAR 共有 3 卷，提供適用國際層級之救援相關規範。第 I 卷及第 II 卷主要說明相關搜救系統及搜救計畫建立之基本架構；第 III 卷整理相關救援之方式以及發出求救信號之方式等，供搜救機構及需要搜救協助之人員或單位在實務上使用。 四、 補充說明： (一) 強化群呼：使用經認可之移動衛星向特定區域廣播以針對海上安全訊息和搜救相關訊息。 (二) 銥衛星：一個由 66 顆繞極軌道交聯衛星(Polar Orbiting Cross-Linked Satellites)組成之系統，用於全球移動通信服務，支持全球海上遇險和安全系統以及他安全服務。					

MSC103 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
7.	通告案號：	MSC.1/Circ.1641			一、 船旗國： (一) 我國已於民國 105 年 11 月 17 日依據船舶法 101 條採納極區章程(POLAR Code)，但該章程不適用漁船。本準則為針對航行於極區船舶的設備提出建議，為建議性文件。 (二) 目前漁船符合之安全標準為依據船舶檢查規則、船舶防火構造規則、船舶設備規則等。 二、 港口國：N/A 三、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文標題：	船長 24 公尺以上之漁船航行至極區水域之安全措施準則 (Guidelines for Safety Measures for Fishing Vessels of 24m in Length and Over Operating in Polar Waters)				建議作法： 雖該文件為建議性文件，仍建議將該文件提供給漁業署參考(備註：我國若有航行極區之漁船則建議可參考該文件研議提升安全性之必要)。	建議作法： 該內容僅針對總噸位船長 24 公尺以上航行至極區區水域之漁船，不適用我國國內航線，故無須處理。
	適用船舶	船長 24 公尺以上並航行於極區水域之漁船					
	影響對象	主管機關(含漁業署)、航行極區之漁船					
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 因極區章程(POLAR Code)不適用漁船，但 IMO 意識到仍有建議其安全措施之必要，故針對船長 24 公尺以上之漁船，提供有關船舶安全之相關指引，提供各主管機關使用。 二、 針對船長 24 公尺以上航行於極區水域之漁船，提供相關安全性指引項目如下： (一) 構造及水密完整性； (二) 穩度； (三) 機械及電氣設備安裝； (四) 防火、火災偵測、滅火及消防； (五) 船上人員保護； (六) 救生設備及佈置； (七) 應急程序、集合及訓練； (八) 無線電通訊； (九) 船舶航行設備及佈置； (十) 其他安全措施。					

MSC103 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">8.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1642</td><td rowspan="9">一、 船旗國：
(一) 我國已於民國 105 年 11 月 17 日依據船舶法 101 條採納極區章程(POLAR Code)，但該章程不適用無商業行為遊艇。本準則為針對航行於極區船舶的設備提出建議，為建議性文件。
(二) 目前遊艇符合之安全標準為依據遊艇管理規則。
二、 港口國：N/A
三、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">總噸位 300 以上在極區水域無商業行為遊艇之安全措施準則
(Guidelines for Safety Measures for Pleasure Yachts of 300 Gross Tonnage and above not Engaged in Trade Operating in Polar Waters)</td><td rowspan="8">建議作法：
該文件為建議性文件，且我國現行並無此類遊艇，故建議暫無須處理。</td><td rowspan="8">建議作法：
該內容僅針對總噸位 300 以上在極區水域無商業行為遊艇，不適用我國國內航線，故無須處理。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">總噸位 300 以上航行於極區水域且無商業行為之遊艇</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、認可組織、船舶所有人</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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、 本準則目的在減少遊艇在極區水域航行時所可能因氣候狀況或其他危害而產生之風險，針對總噸位 300 以上之遊艇，提供相關指南以補充現行航運業界以及國家之標準。
二、 本通告原則適用於總噸位 300 以上航行於極區水域且無商業行為之遊艇，但仍鼓勵主管機關適當地將相關規定延伸適用至所有航行於極區水域之遊艇。
三、 本準則所提供之相關指引項目整理如下：
(一) 結構及水密完整性；
(二) 機械及電器設備安裝；
(三) 救生設備及佈置；
(四) 防火、火災偵測、滅火及消防；
(五) 無線電通訊；
(六) 船舶航行設備；
(七) 訓練及應急指示；
(八) 其他安全措施。</td></tr>
</table>

MSC103 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
9.	通告案號：	MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1		網路風險管理議題尚處於國際上發展中之議題，本通告為針對船舶之網路風險管理整理相關因應做法，提供給各船舶、船舶所有人使用，與內國法化(船旗國、沿岸國、港口國)無關。 補充說明：此議題涵蓋的範圍很廣，不拘限於單一法令要求。網路保全與船舶之 ISM、ISPS 有關，隨著科技發展、數位傳輸、資訊監管，亦為國際海事組織近期注重的議題，但仍處於發展階段。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	海上網路風險管理準則 (Guidelines on Maritime Cyber Risk Management)			建議作法： 建議可提供該資料給航港局相關單位(船舶組、港務組及航安組)以及我國國際航線船舶所有人及航商參考使用。	建議作法： 建議可提供該資料給航港局相關單位(船舶組、港務組及航安組)參考。
	適用船舶	所有船舶				
	影響對象	主管機關(船舶組、港務組及航安組)、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)				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	MSC.428(98)、MSC.1/Circ.1639				
	摘要內容：	一、 本通告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。有關網路風險管理之細部規定，建議應參考各國家或其他國際組織(如美國、BIMCO、IACS 以及 ISO/IEC)所制定之規範或指南。 二、 本次修正內容為將 IACS 制定之建議性文件(Recommendation on cyber resilience (Rec 166))納入本通告提供之參考文件。 三、 補充說明：本準則針對網路風險管理之元素提供相關建議，包含： (一) 識別：訂定網路風險管理人員之腳色及職責，並確認中斷時會對船舶造成影響之系統； (二) 保護：制定風險控管之程序、措施以及應急計畫，以防止網路攻擊事件之影響並確保船舶作業之連續性； (三) 偵測：制定並實施即時網路攻擊事件偵測之必要措施； (四) 反應：提供防禦網路攻擊事件之能力，以及恢復因網路事件而造成損害之航運業務所需系統之措施 (五) 恢復：確認遭受網路攻擊事件影響，航運業務所需必要之備份措施及網路系統恢復措施。 四、 本通告所列易受網路攻擊之項目如下： (一) 駕駛台系統； (二) 貨物處理及管理系統； (三) 推進、機械管理及動力控制系統； (四) 門禁管理系統； (五) 乘客服務及管理系統； (六) 乘客公共網路； (七) 行政及船員福利系統； (八) 通訊系統。				

MSC103 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">10.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.8/Circ.2</td><td rowspan="9">同 MSC.482(103)、MSC.485(103)

補充：103 年 10 月委台加海事合作備忘錄之 COMART 辦理 IMO 會員國自願稽核，稽核後由加拿大交通部以信函給 IMO 秘書長及各 PSC MOU 秘書長，使國籍船在各 PSC MOU 之新檢查機制(New Inspection Regime : NIR)，得以列入低風險船舶，降低 PSC 檢查頻率，提升航商競爭力與中國驗船中心績效(TOKYO PSC MOU 白名單)，除建議作法外亦可考慮過往之其他作法。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">自願提前執行海上人命安全公約(SOLAS)及救生設備章程(LSA Code)
(Voluntary Early Implementation of The Amendments to The SOLAS Convention and the LSA Code)</td><td rowspan="8">建議作法：
因該修正案僅適用於新造船及新安裝之救生艇，與後續PSC相關登輪檢查項目無關，且IMO亦有正式可提前實施該內容之通告，故後續較無遭受滯留之風險，且業界於實務上確有其需要(補充：IMO本次移除該測試內容係因執行該測試時有蠻高風險性，過去部分旗國亦有允許僅系列船之第一艘執行該測試之案例以避免人員意外產生)。
故建議提前實施該修正內容(於最近一次船舶法第101條公告採用時，採用MSC.482(103)以及MSC.485(103))，並建議將本通告通知認可組織(RO)提前實施，依據上述決議案進行檢驗。惟因國情緣故無法藉由GISIS向IMO通報，故建議由我國主管機關之信箱以email方式通告IMO並公布於我國航港局網站上。</td><td rowspan="8">同 MSC.482(103)、MSC.485(103)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用 SOLAS 之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、認可組織(RO)、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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">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：「新增之裁量事項」是否提前實施 MSC.482(103)、MSC.485(103)決議案通過之 SOLAS 規則 III/33.2 及 LSA Code 第 4.4.1.3.2 修正內容
會員國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.482(103)、MSC.485(103)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 配合本次 SOLAS Reg.III/33 及 LSA Code 第 4 章之修正案，刪除自由降落式救生艇需在靜水船速 5 節時被釋放及吊起之規定，考慮到 MSC.1/Circ.1565 通告(有關 SOLAS 國際公約及相關強制性章程之自願提前實施準則)，同意各國政府可在該修正案生效日(2024 年 1 月 1 日)前提前實施。
二、 主管機關若決議提前實施，則需藉由 GISIS 向 IMO 通報。
三、 補充說明 MSC.1/Circ.1565 通告：在特殊情況下 IMO 將會依該通告之格式模板，公告並邀請締約國政府提前實施某些修正案；港口國應避免將自己國家的「自願提前實施」政策強制要求於外籍船，並在執行 PSC 時，應考慮 MSC 發出自願提前實施之通告以及其他締約國透過 GISIS 發布的相關消息。</td></tr>
</table>

MSC103 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
11.	通告案號：	MSC.1/Circ.1318/Rev.1			一、 船旗國有關維護部分： 船舶設備規則第 94 條：消防設備之型式、材料及製造應經航政機關或驗船機構核可，或符合相關國際公約、中華民國國家標準，並隨時保持有效可用狀態。 船舶設備規則第 14 條：船長未依規定將各項設備整理完妥隨時保持有效可用狀態而航行者，依本法(船舶法)第九十二條規定處分。 二、 船旗國有關檢查部分： (一) 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)，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。 (二) 國內航線部分：船舶檢查規則尚未明確列出消防等設備的檢查要求及週期。 三、 港口國：N/A 四、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文 標題：	經修訂之固定式二氧化碳滅火系統維護和檢查準則 (Revised Guidelines for The Maintenance and Inspections of Fixed Carbon Dioxide Fire-Extinguishing Systems)				建議作法： 考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。 並建議可額外通告認可組織(RO)依據 MSC.1/Circ.1432(經修訂之防火系統和設備維護和檢查準則)進行檢驗。 監管方式：將於定期檢驗時查驗紀錄	建議作法： 建議發函予國內相關業者提醒該建議性文件，並於後續考量是否於船舶設備規則中納入相關規定。
	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、船舶所有人、認可組織(RO)、設備商、服務供應商					
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	MSC.1/Circ.1318、SOLAS II-2/14、MSC.1/Circ.1432、香港海事通告 36/2021					
	摘要內容：	一、 背景：SOLAS II-2/14.2.1.2 規定：滅火系統與設備需保持在良好的工作狀態並隨時可用。 二、 本準則之目的係為船舶上的固定式二氧化碳滅火系統提供了建議之維護和檢查標準，補充滅火系統製造商之維護說明以證明該系統保持在 SOLAS II-2/14.2.1.2 規定之良好工作狀態。本準則同時提供船上維護計畫內容以及各定期檢查之檢查項目建議，並提供相關查核表之範本，提供船舶所有人參考使用。 三、 本次修正有關二氧化碳鋼瓶之水壓試驗(hydrostatic test)要求，二氧化碳鋼瓶總數的百分之十（10%）仍應在 10 年檢查時進行測試，但 20 年檢查時須對所有尚未測試之二氧化碳鋼瓶（90%）進行測試。此後，所有的二氧化碳鋼瓶（100%）都應在每次 10 年檢查時進行測試；此外，應至少每五年對所有控制閥進行一次內部檢查。 四、 因部分維護程序和檢查可由勝任之船員執行，而部分維護程序和檢查應由受過此類系統維護方面之專門培訓人員執行。船上維護計畫應載明那些檢查/維護程序應由受過培訓的人員完成。					

MSC103 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">12.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.797/Rev.35</td><td rowspan="9">與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">秘書長依據 STCW 章程 AI/7 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 Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code)</td><td rowspan="8">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。</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 STCW 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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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、 IMO 秘書長定期更新 STCW 之適格人員(competent persons)名單
二、 備註：依據 STCW Code A-1/7 之規定，秘書長應保存一份經海事安全委員會批准的適格人員名單(名單由各締約國推薦)，這些人員可以受邀針對締約國的「履約文件」所述之各項履約行動品質標準進行獨立性稽核，提交履約品質獨立評估報告。依據 STCW Code A-1/7 之規定，這些人員應了解 STCW 國際公約之要求，且其中一名成員了解該締約國 之培訓和發證制度。</td></tr>
</table>

MSC103 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">13.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1164/Rev.23</td><td rowspan="10">與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">關於 STCW 國際公約締約方提交有關獨立評估報告之資訊，經 MSC 確認所傳遞之資訊表明其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 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, 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><td rowspan="9">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。</td><td rowspan="9">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">無</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">IMO 秘書處將更新 MSC.1/Circ.1164 通告的會員國名單。接續 MSC.1/Circ.1163 通告，當 MSC 確認其獨立評估報告確實符合 STCW 國際公約後，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。</td></tr>
</table>

MEPC77 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">1.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.340(77)</td><td rowspan="8">六、 背景：依據 MARPOL 附錄 VI 規則 14，2020 年起船舶燃油硫含量不得超過 0.5%m/m。
七、 船旗國與港口國：我國已於 102 年 7 月 29 日依船舶法第 101 條以交航字第 10250098821 號公告採用 MARPOL 附錄 VI「防止船舶空氣污染規則」，並於 107 年 7 月 31 日依商港法第 75 條以交航(一)字第 10798001501 號公告，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。
八、 船旗國與港口國：環保署已於 109 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中華民國 109 年 7 月 1 日起符合硫含量限制之標準值。
九、 沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2021 年廢氣清潔系統準則
(2021 Guidelines for exhaust gas cleaning systems)</td><td rowspan="7">建議作法：
考量其係屬「屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="7">建議作法：
國內航線目前並無使用 EGCS 之船舶，故暫無須處理。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">2022 年 6 月 1 日以後安裝廢氣清潔系統之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、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>2022.6.1</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">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：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.259(68)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">三、 該準則適用於：
(一) 2022 年 6 月 1 日以後安龍或處於類似建造階段的船舶上所安裝之廢氣清潔系統；
(二) 2022 年 6 月 1 日前安龍或處於類似建造階段之船舶上，其安裝之廢氣清潔系統之合約交付日在 2022 年 6 月 1 日以後者(若無合約交付日，則指實際交付日在 2022 年 6 月 1 日以後者)；
(三) 現有廢氣清潔系統於 2022 年 6 月 1 日以後進行了本準則第 4.2.2.4(方案 A)或 5.6.3(方案 B)段中所規定之更動(影響 EGCS 對空氣/水的排放物之效能調整)。
四、 本次為滾動調整廢氣清潔系統之性能標準，修正重點摘要如下：
(一) 明確方案 A 跟方案 B 之認證方式定義：
1. 方案 A：EGCS 須經主管機關認可，並依據該準則第 4 節進行性能試驗、海上試驗或其他類似的物理試驗，以驗證系統性能；
2. 方案 B：EGCS 的廢氣監測系統須經主管機關認可，認可之廢氣監測系統應依據該準則第 5 節規定，在 EGCS 運行時連續監控其排放比，以驗證其是否有違反適用限制。
(二) 新增開環式(Open Loop)、閉環式(Closed Loop)、排放水(Discharge water)(一般為開環式 EGCS 排放)、排出水(Bleed-off water)(一般為閉環式 EGCS 排出)等定義，並補充 EGC 紀錄簿可使用電子式紀錄簿。
(補充：排出水之定義為閉環模式下運行的 EGCS 洗滌水中，為保持系統所需之運行效能而排出之水溶液。)
(三) 新增第 3.2 段：如果船上設有廢氣管道旁通管線，應採取適當措施防止廢氣自閥門洩漏到旁通管線。
(四) 新增第 5.6 段：方案 B 之 EGCS 技術手冊(EGCS Technical Manual)應有針對 EGCS 設計的操作條件下，所建議內部使用之燃料最大硫含量；
(五) 新增第 5.7 段：EGCS 紀錄簿之格式應經主管機關認可並且該紀錄項目應保留至少三年。</td></tr>
</table>

		(六) 更新第 7 段有關資料紀錄設備之相關規定，該設備應符合下列要求： 1. 紀錄設備應具有防篡改設計，且具有唯讀功能； 2. 紀錄設備應能夠在規定時間內產生報告； 3. 數據應自記錄之日起保留不少於 18 個月。若在此期間更換設備，應確保檢查時所需之數據保留在船上； 4. 設備應能以易於使用之格式下載記錄數據及報告之副本，並能清楚表示不合規之時段。主管機關或港口國管制單位要求時，應能提供該數據和報告副本。 (七) 更新第 8.2 段有關船上管理手冊(Onboard Management Manual, OMM)應至少包含的項目，摘要如下： 1. 對於現場廢氣分析儀，該分析儀在排氣管中之位置、佈置、操作範圍以及所有必要的輔助設備或要求; 2. 用於進水和排放水監測，抽取樣品之位置，分析儀之位置及佈置，以及任何必要之輔助資訊，如樣品輸送管路和樣品處理裝置； 3. 分析儀、相關輔助設備操作參數，測量儀器之安裝、操作、調整、維護、維修和校正要求及程序; 4. 數據記錄系統及其操作方式，保留之數據以及可產生之報告類型; 5. 關於可能代表分析儀、輔助設備或操作參數感測器發生故障時的數據或其他跡象之指南，以及應採取之故障排除和矯正措施; 6. 與監控系統正確運行或使用，或證明合規性之其他相關訊息或數據。 (八) 新增第 10.1.5.2 段：在安裝/初始檢驗後之前三個月內和每次換證檢驗前三個月內，應抽取 EGCS 的排放水(Discharge water)樣品並分析硝酸鹽含量，並將結果提供給主管機關。 (九) 更新第 10.2 段有關排放水(Discharge water)監控之細部規定，包含應監控之項目、操作要求，以及相關排放物質之限制值。 (十) 更新附錄 3 有關排放水數據收集之內容，新增取樣程序、取樣人員及實驗室之資格等，此外對於洗出之排放水可能含有多環芳烴(PAH)、重金屬(如鎘、鎳、鉛、砷等)等致癌物質制定相關檢測標準。			

MEPC77 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">2.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.341(77)</td><td rowspan="10">本決議案為 IMO 後續針對降低船舶塑膠垃圾之戰略，與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">解決船舶造成之海洋塑膠垃圾之戰略
(the Strategy to Address Marine Plastic Litter from Ships)</td><td rowspan="9">建議作法：
建議可提供港務組、港務公司、工業港口(如麥寮港、和平港)、環保署及海洋委員會參考。</td><td rowspan="9">建議作法：
建議可提供港務組、港務公司、工業港口(如麥寮港、和平港)、環保署及海洋委員會參考。</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(港務組、港務公司、環保署、海洋委員會)</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.310(73)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 IMO 為減少船舶所造成之海洋塑膠垃圾，制定本戰略並將於 2025 時對本戰略進行檢討。
二、 該戰略分為短、中、長期行動措施概要如下：(如該決議案 ANNEX 1)
(一) 短期措施包含通知 IMO 成員國：
(1). 各會員國從其註冊之漁船上收集有關漁具意外丟失之資訊；
(2). 考慮將 MARPOL 附錄 V 有關垃圾紀錄簿之規定適用於總噸位 100 以上之船舶；
(3). 鼓勵港口國管制諒解備忘錄(Memorandum of Understanding, MoU)制定包括漁船在內之 PSC 程序；
(4). 考慮建立一個強制性的貨櫃丟失申報系統以及在船上方便識別損失確切數量之方法、鼓勵成員國在港口和碼頭提供足夠的垃圾接收設施等。
(二) 中期措施包含：
(1). 與聯合國糧食及農業組織(FAO)合作考慮於 MARPOL 附錄 V 強制漁具標示；
(2). 與糧農組織合作以鼓勵漁船回收廢棄漁具並將其運送到港口接收設施；
(3). 提高港口收受設施和處理減少海洋塑料垃圾的有效性等。
(三) 長期措施包含：
(1). 考慮在《開普敦協定》生效後對所有長度 24 公尺以上之漁船強制執行 IMO 船舶識別號碼計畫；
(2). 鼓勵簽署開普敦協定。</td></tr>
</table>

MEPC77 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">3.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.342(77)</td><td rowspan="9">本決議案內容與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">減少北極航運之黑碳排放
(Protecting the Arctic from Shipping Black Carbon Emissions)</td><td rowspan="8">我國目前並無航行北極航線之船舶，且該決議案為建議之自願行動，故暫無須處理。</td><td rowspan="8">國內航線不適用。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">航行於北極或北極附近之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">各會員國政府、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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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、 IMO 敦促會員國和航商自願在北極或北極附近航行時，使用蒸餾油或其他更乾淨的替代燃料或推進方法，以減少在北極或北極附近航行時之黑碳排放。</td></tr>
</table>

MEPC77 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">1.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.896</td><td rowspan="9">一、 背景：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) 民國107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107年3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。
二、 船旗國：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、 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(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。
四、 沿岸國：N/A
五、 補充：我國環保署已於104年7月1日制定「溫室氣體減量及管理法(溫管法)」並由總統公布實施，該法旨在制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，並確保國家永續發展。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">2021年創新能源技術對於EEDI與EEXI達成值之計算與驗證指南
(2021 Guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI and EEXI)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第101條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="8">船舶能效之規定得不適用國內線，且EEDI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>適用船舶</td><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.815</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：為要符合EEDI以及EEXI之規定，部分船舶將採用一些創新技術以提升其效率，本指南提供相關計算與驗證方式。(本次修正取代舊版指南MEPC.1/Circ.815)
二、 本指南主要將創新技術方式分為三類(概念如下圖)：
(一) (A)類技術：使功率曲線(power curve)移動之技術，例如當船速(Vref)保持恆定時，推進功率(propulsion power)將減小，或是當推進功率保持恆定時，船速將增加。
(二) (B)類技術：降低達到船速(Vref)時之推進功率(propulsion power,PP)(但不會產生電力)。節省的功率計為 Peff。
(三) (C)類技術：能額外產生電力之技術。其節省的能量計為 PAEeff。
三、 本次修正內容：
(一) 修正有關風力推進系統(wind propulsion system)之相關計算方式。</td></tr>
</table>

(二) 制定附件 1「風洞模型測試方法」(Method of Wind Tunnel Model Test)，以提供驗證風力推進系統之性能。

Innovative Energy Efficiency Technologies				
Reduction of Main Engine Power			Reduction of Auxiliary Power	
Category A	*Category B-1*	*Category B-2*	*Category C-1*	*Category C-2*
Cannot be separated from overall performance of the vessel	Can be treated separately from the overall performance of the vessel		Effective at all time	Depending on ambient environment
	$f_{eff}=1$	$f_{eff}<1$	$f_{eff}=1$	$f_{eff}<1$
– low friction coating – bare optimization – rudder resistance – propeller design	– hull air lubrication system (air cavity via air injection to reduce ship resistance) (can be switched off)	– wind assistance (sails, Flettner-Rotors, kites)	– waste heat recovery system (exhaust gas heat recovery and conversion to electric power)	– photovoltaic cells

MEPC77 通告評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">通告基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議作法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="9">2.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.897</td><td rowspan="9">與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI 修正案之交叉對照表（2021 年修訂之 MARPOL 附錄 VI）
(Cross-reference tables for amendments to MARPOL Annex VI (2021 Revised MARPOL Annex VI))</td><td rowspan="8">與內國法化無關，無須處理。</td><td rowspan="8">與內國法化無關，無須處理。</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 MARPOL 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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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 MEPC.328(76)決議案(2022 年 11 月 1 日生效)對 MARPOL 附錄 VI 進行全文修正，並調整該附錄之條文編排，故 IMO 提供舊版與新版規定之交互參考表如下。

Table C: Correlation of regulation numbers in Chapter 4 (Regulations on the carbon intensity of international shipping) and Chapter 5 (Verification of compliance with the provisions of this Annex) between the previous MARPOL Annex VI and the 2021 Revised MARPOL Annex VI

<table>
<tr><th></th><th>Previous MARPOL Annex VI</th><th>2021 Revised MARPOL Annex VI</th><th>Title</th></tr>
<tr><td rowspan="12">Chapter 4</td><td>19</td><td>19</td><td>Application</td></tr>
<tr><td>19A</td><td>20</td><td>Goal</td></tr>
<tr><td>19B</td><td>21</td><td>Functional requirements</td></tr>
<tr><td>20</td><td>22</td><td>Attained Energy Efficiency Design Index (attained EEDI)</td></tr>
<tr><td>20A</td><td>23</td><td>Attained Energy Efficiency Existing Ship Index (attained EEXI)</td></tr>
<tr><td>21</td><td>24</td><td>Required EEDI</td></tr>
<tr><td>21A</td><td>25</td><td>Required EEXI</td></tr>
<tr><td>22</td><td>26</td><td>Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)</td></tr>
<tr><td>22A</td><td>27</td><td>Collection and reporting of ship fuel oil consumption data</td></tr>
<tr><td>22B</td><td>28</td><td>Operational carbon intensity</td></tr>
<tr><td>23</td><td>29</td><td>Promotion of technical cooperation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships</td></tr>
<tr><td>Chapter 5</td><td>24</td><td>30</td><td>Application</td></tr>
<tr><td></td><td>25</td><td>31</td><td>Verification of compliance</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

MEPC77 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
3.	通告案號：	MEPC.1/Circ.883/Rev.1		一、 背景：依據 MARPOL 附錄 VI 規則 14，2020 年起船舶燃油硫含量不得超過 0.5%m/m。 二、 船旗國與港口國：我國已於 102 年 7 月 29 日依船舶法第 101 條以交航字第 10250098821 號公告採用 MARPOL 附錄 VI「防止船舶空氣污染規則」，並於 107 年 7 月 31 日依商港法第 75 條以交航(一)字第 10798001501 號公告，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。 三、 船旗國與港口國：環保署已於 109 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中華民國 109 年 7 月 1 日起符合硫含量限制之標準值。 四、 沿岸國：N/A。 五、 我國先已於 2021 年 02 月 17 日以航舶字第 1091710797 號函公告我國之國輪廢氣清潔系統(Exhaust Gas Cleaning System, EGCS)發生故障情況時之應變及通報程序。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	單一監測儀器故障時而持續顯示其合規之指示以及 EGCS 不符合 EGCS 準則時應採取之建議措施指南 (Guidance on indication of ongoing compliance in the case of the failure of a single monitoring instrument, and recommended actions to take if the exhaust gas cleaning system (EGCS) fails to meet the provisions of the EGCS Guidelines)			建議作法： 建議由廠商依據新版通告內容製作國輪廢氣清潔系統(Exhaust Gas Cleaning System, EGCS)發生故障情況時之應變及通報程序並放入期末報告，以利後續發函給相關業者參辦。	建議作法： 國內航線船舶現無裝設 EGCS 之船舶，故暫無需處理。
	適用船舶	使用廢氣清潔系統(EGCS)之船舶				
	影響對象	主管機關、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：	全文翻譯				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	MEPC.1/Circ.883				
	摘要內容：	一、 修改本指南之適用範圍：因原先 MEPC.1/Circ.883 準則只適用於 2015 EGCS 準則(MEPC.259(68))，但慮及 2009 EGCS 準則(MEPC.184(59))以及 2021 EGCS 準則亦有適用本指南之情況，故延伸適用範圍至該三準則。 二、 修改本準則第 12 段(向有關主管機關發出通知之規定)，補充下述內容：若船舶有特殊需求，需在 EGCS 系統不合規的情況下繼續其預定航程，應與相關港口國進行溝通，以根據公約之規定決定應採取之適當行動。(Should the ship exceptionally need to continue on its intended voyage in a non-compliant condition, this should be communicated to the relevant port State to decide on appropriate action in accordance with the Convention)				

MEPC77 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">4.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.409/rev.3</td><td rowspan="9">本通告為 IMO 針對出版刊物 (Tug Use In Port – A Practical Guide)目錄之說明與內國法化 (船旗國、沿岸國、港口國) 無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">船舶/港口介面-拖船援助之可行性
(Ship/Port Interface, Availability of tug assistance)</td><td rowspan="8">建議作法：
於 MSC103 之 MSC.1/Circ.1101/ Rev.3 通告時已建議可提供資訊予港務組、港務公司、工業港口(如麥寮港、和平港)知悉，本案無須額外處理。</td><td rowspan="8">建議作法：
於 MSC103 之 MSC.1/Circ.1101/ Rev.3 通告時已建議可提供資訊予港務組、港務公司、工業港口(如麥寮港、和平港)知悉，本案無須額外處理。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">拖船</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(港務組)、港務公司</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1101/Rev.3</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本通告與前案(MSC103 次會議之 MSC.1/Circ.1101/Rev.3)相同，旨在公布 IMO 港口拖船實用指南 (Tug Use In Port – A Practical Guide)第四版之內容目錄提供有關單位參考，目前僅提供英文版文件。</td></tr>
</table>

MEPC77 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">5.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.2/Circ.27</td><td rowspan="9">一、 依據化學液體船構造與設備規則第三條(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。總噸位未滿一百五十者得由造船技師簽證認可)，已將其精神納入。(不過國內過去尚無遇到該情況)。
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：

我國依商港法第 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>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><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO) 及造船技師並置於官網方式。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議通告認可組織(RO)及造船技師依據該準則進行分類。

相關文件可通告並提供資訊予環保署與毒物及化學物質局。</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、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠、環保署與毒物及化學物質局</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.2/Circ.26、MEPC.1/Circ.512/Rev.1、PPR.1/Circ.10</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：依據 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(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、 本次因應 MEPC 第 75 次會議批准之 PPR.1/Circ.10，同意先前在化學品安全和污染危害評估 (Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals, ESPH)第 25 次會議評估並列於附件 2 和附件 3 之產品，其載運之有效期限調整為 2025 年 12 月 31 日，故納入相關訊息作為說明(原文如下圖所示)；同時亦更新相關臨時分類之液體物質載運規定。

3.3 Any amendments made to the product lists (annexes 1 to 5) since the issue of MEPC.2/Circ.26 are identified by shading of the field in which a change has been made. In accordance with PPR.1/Circ.10, the expiry date for products listed in annex 2 and 3 that were assessed prior to ESPH 25 (14 to 18 October 2019) has been adjusted to 31 December 2025.</td></tr>
</table>

MEPC77 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">6.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC-MEPC.5/Circ.16</td><td rowspan="9">一、 船旗國與港口國：交通部航港局認可機構監督要點：認可機構必須符合認可機構章程及交通部委託認可機構辦理船舶檢驗及法定證書發給契約書之要求，辦理其所委託之法定檢驗執行事項。
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>中英文
標題：</td><td colspan="3">對代表主管機關之認可組織進行授權之架構範例
(Model agreement for the authorization of recognized organizations acting on behalf of the Administration)</td><td rowspan="8">建議作法：
建議提供該內容給交通部航政司以及認可組織(RO)參考，以利於明年度換約時依據該通告內容修正「交通部委託認可機構辦理船舶檢驗及法定證書發給契約書」</td><td rowspan="8">不適用</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)、認可組織</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他</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>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC-MEPC.5/Circ.15</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：依據 RO CODE 跟 III CODE，主管機關應與其認可組織有書面之委託合約。
二、 本通告列舉出授權 RO 時應考慮之相關事項包含：
(一) 授權可執行之相關內容；
(二) 授權之法源依據；
(三) 回報主管機關機制；
(四) 主管機關審查授權組織之制定相關規範/規則之權利；
(五) 其他如：規費、行政程序、保密、責任義務、合約生效/終止等規定；
(六) 監管方式。
三、 本通告附錄 1 提供一授權合約之範本，其內容包含：
(一) 主管機關授權時應注意之授權內容，如下：
1. 船型尺寸；
2. 公約或其他(包含國家法律)之文書；
3. 認可圖說；
4. 認可設備及材料；
5. 檢驗、稽核及檢查；
6. 核發、簽署或/及換發證書；
7. 矯正措施；
8. 撤銷或取消證書；
9. 回報要求。
(二) 授權範圍
1. F：完全授權，例如授權核發長證/短證；
2. P：部分授權，例如僅授權核發短證(長證由主管機關核發)；或是
3. L：個案授權。
(三) 授權核發文件之清單，並敘明其授權範圍係屬上述(二)所列 F、P 或 L。</td></tr>
</table>

MEPC77 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">7.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.66/Rev.2</td><td rowspan="9">七、我國已於 104 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 105 年 11 月 8 日公告實施日期為 106 年 9 月 8 日起。
八、「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)。
九、公告「海洋污染防治法」第 3 條第 6 款規定之排洩物質及其管理辦法：未經處理壓艙水明定為「海洋污染防治法」第 3 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。並依「海洋污染防治法」第 8 條第 2 項及第 3 項公告我國領海範圍內為禁止船舶壓艙水交換之海洋管制區。
十、「商港港務管理規則」第 3 條納入壓艙水申報，及第 20 條第 8 款增訂禁止「排泄未經處理之壓艙水規定」。
十一、 船旗國：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。
十二、 港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">船舶壓艙水及沉積物管理國際公約之統一解釋
(Unified interpretation to the BWM Convention)</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。

有關我國是否提前適用，考量國際上多數國家並未提前，故建議維持公約規定不額外提前適用。</td><td rowspan="8">BWM 國際公約不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</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(船舶組)、船舶所有人及認可組織(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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">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：「新增之裁量事項」是否於該修正生效前提前要求該旗船舶執行調試試驗
會員國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.325(75)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：依 MEPC.325(75)所修正之船舶壓艙水及沉積物管理國際公約(2022 年 6 月 1 日生效)，該決議案生效以後，新造船/現成船初次安裝 BWMS 者，須進行調試試驗以確保系統之運轉功能及效能正常。
二、 本屆會議批准 BWMS 調試試驗之統一解釋，澄清該試驗適用之時間係基於 BWMS 安裝後之實際檢驗完成日期，即適用於在 2022 年 6 月 1 日以後完成初次檢驗或額外檢驗之 BWMS 應進行調試試驗。若為 2022 年 6 月 1 日前完成檢驗者，則依該船旗國主管機關個別之規定。
三、 補充：目前國際上多數國家並無提前實施該規定，已確定提前實施之國家有：澳洲、塞浦路斯、新加坡、希臘、印度。</td></tr>
</table>

MEPC77 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
8.	通告案號：	BWM.2/Circ.34/Rev.10			一、我國已於 104 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 105 年 11 月 8 日公告實施日期為 106 年 9 月 8 日起。 二、「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、船旗國：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。 四、港口國：N/A 五、沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文標題：	使用活性物質之壓艙水管理系統之基礎認可與最終認可清單 (List of ballast water management systems that make use of Active Substances which received Basic and Final Approval)				建議作法： 考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。	BWM 國際公約不適用內航線船舶，此欄位不適用
	適用船舶	該公約原則適用國際航線且有壓艙水排放行為之船舶					
	影響對象	船舶所有人、主管機關、認可組織(RO)、造船廠					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	其他(資訊性文件)	其他(資訊性文件)			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 背景：為達到船舶壓艙水及沉積物管理國際公約(BWM 國際公約)規則 D-2 的性能標準，壓艙水處理系統(BWMS)可以採用固液態分離方式(包含過濾、水力旋流器分離、凝結作用)、化學方式(包含氯化、電解氯化、臭氧化、二氧化氯、過氧乙酸和過氧化氫)、物理方式(包含紫外線、脫氧、空蝕、壓力/真空)等各類方式單獨或結合同步達成，端看製造廠的設計技術。 二、 依據 BWM 國際公約規則 D-3.2，若 BWMS 使用一種或是多種活性物質時，應依 IMO 所制定之程序認可後才能在船上使用，即 MEPC.169(17)號決議「使用活性物質的壓艙水處理系統的認可程序(G9)」。 三、 另依據 BWM 國際公約的 A-1.7 條，活性物質是一種物質或生物體，具有一般或特定作用針對或對抗有害的水生生物和病原體。如採用臭氧、二氧化氯等，即為活性物質，除了破壞壓載水的生物體外，也可能造成海洋環境的影響，因此 G9 即為衡量是否會破壞環境的標準，並每年更新清單。 四、 本通告為 IMO 整理更新之認可使用活性物質之 BWMS 製造商清單，以供業界參考。					

MSC104 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)	建議作法與監管方式	
1.	決議案號：	MSC.491(104)		四、 船旗國： (一). 查我國目前作法係將載重線國際公約內容置於船舶載重線勘劃規則。 (二). 本次修正之內容對應船舶載重線勘劃規則第 114 條第二項：船體依前項第四款、第五款規定浸水後，應能繼續漂浮於左列各款規定之平衡狀態下： 一、浸水後之最後水線，應在任何尚繼續浸水開口下緣之下方。 (三). 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。 五、 港口國：N/A 六、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文 標題：	1966 年載重線國際公約 1988 議定書修正案 (Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (1988 Load Lines Protocol))			建議作法： 考量其係屬「現行國內母法、子法敘及之公約、章程及決議案(船舶載重線勘劃規則第 4 條)」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知並置於官網方式。 監管方式與影響評估： 本次修正主要僅為文字修正以配合 SOLAS 相關水密之規定，無實質影響亦無需額外監管。	建議作法： 該決議案適用對象原則上為適用 LL 之船舶，建議可考量配合將本次修正之相關內容納入船舶載重線勘劃規則第 114 條第二項。
	適用船舶	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)				
	影響對象	主管機關、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： 2024.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	裁量事項：	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：N/A				
	相關文件：	MSC.1/Circ.1572/Rev.1				
	摘要內容：	一、 規則 22(1)(g)由以下內容取代(差異處如灰底以及刪除線標記)：表 22.1 提供排水口~~、進口~~和排放口之可接受佈置(Table 22.1 provides the acceptable arrangements of scuppers,~~ inlets~~ and discharges.) (原因：此僅為勘誤文字，因現行表 22.1 內容僅包含 scuppers and discharges 之示意圖) 二、 規則 27(13)(a)由以下內容取代： (13) 浸水後之平衡狀態如滿足下列要求則被認為合格： (a) 考慮到下沉、傾側及俯仰後，船舶浸水後之最終水線，應位於任何可能透過該開口發生持續向下浸水之開口下緣下方。該等開口應包括通氣管、通風筒(即使其符合規則 19(4))和以風雨密門(即使其符合規則 12)或風雨密艙口蓋(即使其符合規則 16(1)至(5))關閉之開口；可不包括用人孔蓋和平艙蓋(符合規則 18)關閉之開口、規則 27(2)所述型式之貨艙蓋、遙控之水密滑拉門、在現場以及駕駛室設有打開/關閉指示器之鉸鏈式水密出入門(通常為在海上關閉之快速動作型或單一動作型(quick-acting or single-action type)、在海上保持關閉之鉸鏈式水密門和固定式舷窗(符合規則 23)得不包括之。~~但是，~~分隔主機艙和舵機艙之水密門可為鉸鏈速閉式門，在海上不使用時保持關閉，同時，此類門之下門檻是在夏季載重線以上。 補充：灰底處為本次修正更動之處，以與 SOLAS 以及 MSC.1/Circ.1572/Rev.1 類似處敘述相同，協調一致性說明。					

MSC104 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">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">2.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.492(104)</td><td rowspan="9">一、我國於民國 105 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修正案」。
二、船舶法 33 條所授權訂定之液化氣體船構造與設備規則對應本次修正內容之條文位於第 18 條第一項第一款第一目：考慮及下沉、傾側及俯仰後之水線，應位於可能漏泛之任何開口下緣之下方。該等開口包括通氣管及以風雨密門或艙蓋關閉之開口。但以水密入孔關閉之開口、水密平艙口、保持甲板高度完整性之小型貨艙櫃口蓋、遙控之水密滑拉門及固定式舷窗得不包括之。
三、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) 本法中華民國一百零七年十一月六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) 本法中華民國一百零七年十一月六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) 總噸位未滿一百五十者裝載散裝液體、氣體貨物或散裝貨</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程修正案
(Amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases In Bulk (IGC Code))</td><td rowspan="8">建議作法：
考量其係屬「現行國內母法、子法未敘及之公約、章程及決議案」，故建議於生效日前半年依據船舶法第 101 條開始辦理公告採用程序。(建議公告採用函通報本案影響對象，及國立臺灣海洋大學、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)

監管方式與影響評估：
本次修正主要僅為文字修正以配合 SOLAS 相關水密之規定，無實質影響亦無需額外監管。</td><td rowspan="8">建議作法：
現行國內航線並無此種船舶，且依船舶法第 33 條規定，108 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，故建議毋須特別處理。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之船舶且載運液化氣體者</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)</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>2024.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">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：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">IGC Code、MSC.1/Circ.1572/Rev.1</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 第 2.7.2.1 款的現有文字由以下內容取代：
2.7.2 在浸水任何階段：
.1 計算下沉、傾側和俯仰後之水線，應位於可能產生連續浸水或向下浸水之任何開口之下緣。該等開口應包括通氣管及以風雨密門或艙口蓋關閉之開口，但以水密人孔蓋和水密平艙蓋關閉之開口、能保持甲板高度完整性之小型水密液貨艙艙口蓋、遙控操縱之水密滑拉門、在現場以及駕駛室設有打開/關閉指示器之鉸鏈式水密出入門(通常為在海上關閉之快速動作型或單一動作型(quick-acting or single-action type))、在海上保持關閉之鉸鏈式水密門及固定式舷窗得不包括之。
補充：灰底處為本次修正更動之處，以跟 SOLAS 以及 MSC.1/Circ.1572/Rev.1 類似處敘述相同，協調一致性說明。</td></tr>
</table>

			油，或總噸位未滿五百者裝載散裝固體貨物，自本法中華民國一百零七年十一月六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。 七、 港口國、沿岸國：N/A		

MSC104 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)	建議作法與監管方式	
3.	決議案號：	MSC.493(104)			一、 船旗國： (一). 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。 (二). 查船舶設備規則，並無 VDR 以及 SVDR 之要求。 (註：VDR 以及 S-VDR 為 SOLAS 在 2002 年 7 月 1 日開始強制要求全球國際航線船舶安裝之專用數據紀錄系統，如同飛機上攜帶之黑盒子，用以協助識別任何海洋事故發生之原因。) 二、 港口國：N/A 三、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文標題：	簡式航行資料紀錄器之性能標準(MSC.163(78)及其修正案)之修正案 (Amendments to the Performance Standards for Shipborne Simplified Voyage Data Recorders (S-VDRs) (MSC.163(78), As Amended)				建議作法： 考量其係屬「屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。 並建議可額外通告認可組織(RO)依據 MSC.163(78)及 MSC.214(81)決議案進行檢驗。 監管方式： 船旗國：此為新裝設備檢驗查核項目，故不符合者將無法完成初次檢驗取得證書。 影響評估： 此性能標準為統一之國際標準，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。	建議作法： 依據 SOLAS V/20 之規定，VDR 以及 S-VDR 之規定僅適用於國際航線船舶，故本欄位不適用。
	適用船舶	2002 年 7 月 1 日前建造之總噸位 3,000 以上國際航線貨船。					
	影響對象	船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠、設備商					
	類型(性質)：	性能標準	生效日期：	2022.07.01(建議)			
	翻譯需求：	全文翻譯					
	裁量事項：	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：N/A					
	相關文件：	MSC.163(78) 及 MSC.214(81)					
	摘要內容：	一、 背景：依據 SOLAS 第 V 章規則 20，簡式航行資料紀錄器(S-VDRs)適用對象為 2002 年 7 月 1 日前建造總噸位 3,000 以上之貨船。 二、 IMO 建議會員國確保 S-VDRs 之性能標準： (一) 於 2022 年 7 月 1 日以後安裝於船上者，應符合不低於經本決議案以及 MSC.214(81)決議案修訂之 MSC.163(78)決議案附錄所規定之性能標準； (二) 於 2008 年 6 月 1 日以後，但在 2022 年 7 月 1 日前安裝在船上者，應符合不低於經 MSC.214(81)決議案修訂之 MSC.163(78)附錄所規定之性能標準。 (三) 於 2008 年 6 月 1 日前安裝在船上者，應符合不低於 MSC.163(78)決議案附錄所規定之性能標準。 三、 本次修正內容： 要求 2022 年 7 月 1 日以後安裝在船上的 S-VDR，其自浮式保護容器應符合 EPIRB 的最新性能標準(MSC.471(101))，並規定應能夠發送衛星遇險警報信號(satellite distress alerting signal)、定位信號(further locating signal)以及歸航信號(homing signal)至少 7 天(168 小時)。					

MSC104 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)	建議作法與監管方式	
4.	決議案號：	MSC.494(104)			一、 船旗國： (一). 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。 (二). 查船舶設備規則，並無 VDR 以及 S-VDR 之要求。 (註：VDR 以及 S-VDR 為 SOLAS 在 2002 年 7 月 1 日開始強制要求全球國際航線船舶安裝之專用數據記錄系統，如同飛機上攜帶之黑盒子，用以協助識別任何海洋事故發生之原因。) 二、 港口國：N/A 三、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	中英文 標題：	航行資料紀錄器之性能標準(MSC.333(90)決議案)之修正案 (Amendments to the Performance Standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs) (MSC.333(90))				建議作法： 考量其係屬「屬準則、統一解釋、指南、性能標準等類決議案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。 並建議可額外通告認可組織(RO)依據 MSC.333(90)、MSC.214(81)以及 A.861(20)決議案進行檢驗。 監管方式： 船旗國：此為新裝設備檢驗查核項目，故不符合者將無法完成初次檢驗取得證書。 影響評估： 此性能標準為統一之國際標準，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。	建議作法： 依據 SOLAS V/20 之規定，VDR 以及 S-VDR 之規定僅適用於國際航線船舶，故本欄位不適用。
	適用船舶	國際航線客船以及 2002 年 7 月 1 日以後建造之總噸位 3,000 以上之國際航線貨船					
	影響對象	船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠、設備商					
	類型(性質)：	性能標準	生效日期：	2022.07.01(建議)			
	翻譯需求：	全文翻譯					
	裁量事項：	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：N/A					
	相關文件：	MSC.333(90)、MSC.214(81)、A.861(20)					
	摘要內容：	一、 背景：依據 SOLAS 第 V 章規則 20，VDRs 適用對象為： (一) 客船(包含駛上駛下客船)； (二) 2002 年 7 月 1 日以後建造總噸位 3,000 以上之貨船。 二、 IMO 建議會員國確保 VDRs 之性能標準： (一) 於 2022 年 7 月 1 日以後安裝在船上者，應符合不低於經本決議案修訂之 MSC.333(90)決議案附錄所規定之性能標準； (二) 於 2014 年 7 月 1 日以後，但在 2022 年 7 月 1 日前安裝在船上者，應符合不低於 MSC.333(90)決議案附錄所規定之性能標準。 (三) 於 2008 年 6 月 1 日以後，但在 2014 年 7 月 1 日前安裝在船上者，應符合不低於經 MSC.214(81)決議案修訂之 A.861(20)決議案附錄所規定之性能標準。 (四) 於 2008 年 6 月 1 日前安裝在船上者，應符合不低於 A.861(20)決議案附錄所規定之性能標準。 三、 本次修正內容： 要求 2022 年 7 月 1 日以後安裝在船上的 VDR，其自浮式保護容器應符合 EPIRB 的最新性能標準(MSC.471(101))，並規定應能夠發送衛星遇險警報信號(satellite distress alerting signal)、定位信號(further locating signal)以及歸航信號(homing signal)至少 7 天(168 小時)。					

MSC104 通告評估表

項次	通告基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
1.	通告案號：	MSC.1/Circ.1643			此內容與修正國內法無關。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	新型冠狀病毒(COVID-19)流行期間主管機關、船旗國和港口國船員訓練和發證指南 (Guidance on Seafarers' Training and Certification for Issuing Administrations, Flag States and Port States During the COVID-19 Pandemic)				建議可將本文件提供給船員組參考。	建議可將本文件提供給船員組參考。
	適用船舶	N/A					
	影響對象	船舶所有人、船員組、PSC					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	無須翻譯					
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 因應新型冠狀病毒(COVID-19)疫情，造成船員相關訓練以及發證無法按照 STCW 公約之原先規定執行，故 IMO 發出本通告，針對發證主管機關(Issuing Administrations)、船旗國(Flag States)以及港口國(Port States)可能會遇到之困難提出相關建議，內容概述如下： (一) 因 COVID-19 疫情影響，部分證書(如船員體格(健康)檢查證明書)已超過原本允許之 3 個月展延期限，並且部分實作及理論訓練亦無法確實進行，發證主管機關為因應上述情況而執行延長證書 3 至 12 個月之相關措施，應盡速回報 IMO，以利將相關資訊傳送給各 STCW 締約方； (二) 建議可各國可考量以遠端方式對船員進行培訓(如：線上培訓或線上學習)；但實作技能之培訓以及演練可能無法適用於遠端培訓，故在進行證書重新生效(Revalidation of certificates)時應考量到此情況。 (三) 當發證之主管機關執行上述措施時，船旗國應考量於船上提供相關文件敘明所採用措施之相關資訊，以利協助船長接受港口國檢查。 (四) 港口國應建立相關因應程序，並且了解發證之主管機關所採取之相關措施；當有檢查發現任何疑慮時，應與該發證主管機關聯繫以解決問題。					

MSC104 通告評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">通告基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議作法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="9">2.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1644</td><td rowspan="9">此內容與修正國內法無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">故意干擾美國全球定位系統（GPS）和其它全球衛星導航定位系統之行為
(Deliberate Interference with the United States' Global Positioning System (GPS) and Other Global Navigation Satellite Systems (GNSS))</td><td rowspan="8">建議可將本文件提供給航安組參考。</td><td rowspan="8">建議可將本文件提供給航安組參考。</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">船舶所有人、航安組</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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：MSC 104 注意到世界各地有回報對全球導航衛星系統(GNSS)和美國全球定位系統(GPS)之蓄意干擾事件。
二、 故 MSC 發出本通告，敦促會員國：
(一) 根據國際電信聯盟無線電規則(International Telecommunication Union Radio Regulations)之要求，採取必要之行動將來自其領土之干擾降至最低；
(二) 考慮向船員發出警告通知或建議，具體說明受任何已知干擾影響之時段和區域，以盡可能減少對海上作業造成之負面影響；和
(三) 考慮採取相關措施以防止在公認的衛星導航系統頻率上進行未經授權之傳輸。
三、 IMO 請會員國和國際組織應提請船舶所有人、船舶營運人、船長和其他利益攸關方注意本通告。</td></tr>
</table>

MSC104 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">3.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.797/Rev.36</td><td rowspan="9">與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">秘書長依據 STCW 章程 A-I/7 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 Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code)</td><td rowspan="8">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。</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 STCW 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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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、 IMO 秘書長定期更新 STCW 之適格人員(competent persons)名單
二、 備註：依據 STCW Code A-1/7 之規定，秘書長應保存一份經海事安全委員會批准的適格人員名單(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」所述之各項履約行動品質標準進行獨立性稽核，提交履約品質獨立評估報告。依據 STCW Code A-1/7 之規定，這些人員應了解 STCW 公約之要求，且其中一名成員了解該締約國之培訓和發證制度。</td></tr>
</table>

MSC104 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">4.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1039/Rev.1</td><td rowspan="10">五、 船旗國有關維護部分：
船舶設備規則第 14 條：船長未依規定將各項設備整理完妥隨時保持有效可用狀態而航行者，依本法(船舶法)第九十二條規定處分。
六、 船旗國有關檢查部分：
(一) 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)，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。
(二) 國內航線部分：船舶檢查規則尚未明確列出該設備的檢查要求及週期。
七、 港口國：N/A。
八、 沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">應急指位無線電示標(EPIRBs)岸基維護準則
(Guidelines for Shore-Based Maintenance of Emergency Position-Indicating Radio Beacons (EPIRBs))</td><td rowspan="9">建議作法：
考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。</td><td rowspan="9">建議作法：
建議通知航務中心可參考該準則。</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 500GT 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、服務供應商、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">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1039</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 符合 MSC.471(101)決議案之 EPIRB 應符合本準則之規定。但符合經 MSC.56(66)和 MSC.120(74) 修訂之 A.810(19)決議案之 EPIRB，則應符合 MSC/Circ.1039 之規定。
二、 本準則適用於經認可符合 SOLAS 第 IV 章規則第 7.1 條要求之 EPIRB(具備 121.5 MHz 發射器、全球導航衛星系統(GNSS)接收器和自動識別系統(AIS)定位信號之 EPIRB)。
三、 因應 MSC.471(101)決議案，新增 EPIRB 應能夠發出 AIS 定位信號，並須備有全球導航衛星系統(GNSS)接收器之規定，故本次配合修正本準則，增加對於 AIS 及 GNSS 接收器之功能測試相關規定。</td></tr>
</table>

MSC104 通告評估表

項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議作法與監管方式	
5.	通告案號：	MSC.1/Circ.1040/Rev.2		一、 船旗國有關維護部分： 船舶設備規則第 14 條：船長未依規定將各項設備整理完妥隨時保持有效可用狀態而航行者，依本法(船舶法)第九十二條規定處分。 二、 船旗國有關檢查部分： (一) 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)，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。 (二) 國內航線部分：船舶檢查規則尚未明確列出該設備的檢查要求及週期。 三、 港口國：N/A。 四、 沿岸國：N/A。	國際航線	國內航線
	中英文標題：	應急指位無線電示標(EPIRBs)年度測試準則 (Guidelines on Annual Testing of Emergency Position-Indicating Radio Beacons (EPIRBs))			建議作法： 考量其係屬「通告案」且無評估原則中需船舶法第 101 條予以採用之情況，故建議採發文通知認可組織(RO)並置於官網方式。	建議作法： 建議通知航務中心可參考該準則。
	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、船舶所有人、服務供應商、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)				
	裁量事項：	是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A				
	相關文件：	MSC.1/Circ.1040/Rev.1、SOLAS 第 IV 章規則第 15.9 條				
	摘要內容：	一、 該準則適用於 SOLAS 第 IV 章規則第 15.9 條規定的應急指位無線電示標(EPIRB)的年度測試(Annual Testing)。 二、 測試應由經受訓並經認可之人員執行，並使用能執行本準則要求相關測量的合適測試設備進行（該測試通常由無線電檢驗員進行，並作為年度無線電檢驗的一部分）。 三、 摘要主要檢查項目： (一) 檢查 EPIRB 及支架之外殼是否有缺陷、任何損壞、劣化、裂縫，或進水跡象； (二) 執行信標自檢程序，包括 GNSS 自檢（如適用）； (三) 檢查 EPIRB 標識； (四) 解碼 EPIRB 十六進制識別數字和其他信息，並檢查解碼後之資訊與信標上標記的標識相同； (五) 驗證 MMSI 號碼或無線電呼號； (六) 在適當的信標註冊數據庫中驗證註冊； (七) 檢查電池的有效期； (八) 檢查靜水壓釋放裝置及其有效日期（如適用）； (九) 使用自檢模式或適當之設備驗證 406 MHz 頻段之訊號發射； (十) 使用自檢模式或適當之設備驗證在適當 AIS 頻率上之訊號發射（如果適用），以避免產生錯誤警報； (十一)根據 MSC/Circ.1039，核實 EPIRB 已由經批准之岸基維修服務供應商按照主管機關要求的時間間隔進行維修； (十二)驗證是否存在牢固連接之掛繩，且狀況良好；掛繩應存放整齊，且不得繫在船舶或安裝支架上； (十三)檢查信標使用說明書以及手動操作圖示並無遺失。				

MSC104 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">6.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1163/Rev.13</td><td rowspan="10">與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">海事安全委員會確認已通告完全執行經修訂之 STCW 公約相關規定之締約方
(Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrates that full and complete effect is given to the relevant provisions of the Convention)</td><td rowspan="9">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。</td><td rowspan="9">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1163/Rev.12</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 IMO 秘書處將更新 MSC.1/Circ.1163 通告的會員國名單
二、 備註：該清單系依據 STCW 公約規則 I/7，當各締約國完成獨立評估報告後，遞交給 MSC，經 MSC 確認收到後所發布之通告。</td></tr>
</table>

MSC104 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">7.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1164/Rev.24</td><td rowspan="10">與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">關於 STCW 公約締約方提交有關獨立評估報告之資訊，經 MSC 確認所傳遞之資訊表明其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 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, 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><td rowspan="9">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。</td><td rowspan="9">建議作法：
建議可提供該資料給航港局相關單位(船員組)參考，毋須特別處理。</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">無</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">IMO 秘書處將更新 MSC.1/Circ.1164 通告之會員國名單。接續 MSC.1/Circ.1163 通告，當 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。</td></tr>
</table>

MSC104 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">8.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1460/Rev.3</td><td rowspan="9">與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">船上安裝和使用 VHF 無線電通信設備之有效期限
(Guidance on the Validity of Radiocommunications Equipment Installed and Used on Ship)</td><td rowspan="8">建議作法：
建議提供該資料給認可組織(RO)以及與國家通訊委員會(NCC)參考。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議提供該資料給認可組織(RO)以及與國家通訊委員會(NCC)參考。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用全球海上遇險和安全系統(GMDSS)之船舶(國際航線客船或總噸位 300 以上之貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">國家通訊委員會(NCC)、認可組織、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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1460/Rev.2</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：2012 年、2015 年和 2019 年國際電信聯盟世界無線電會議(ITU World Radiocommunication Conferences)對「無線電規則」(RR)附件 18(VHF 海上移動評斷之傳輸頻率)進行了修改。雖然這些變化不會影響全球海上遇險和安全系統(GMDSS)，但其影響特高頻無線電(VHF)用於氣象、導航和緊急海洋信息廣播、港口運營，以及船舶交通服務(VTS)等其他頻率之使用。
二、 根據 A.803(19)決議案(能進行語音通信及數位選擇性呼叫之船載 VHF 無線電裝置性能標準建議)，VHF 無線電通信設備應符合無線電規則(RR)。
三、 MSC 104 注意到安裝在船上和岸上之 VHF 無線電通信設備與 2020 年版無線電規則(RR)附件 18 中所包含之海上 VHF 頻段之頻率和頻道安排之修訂可能存在不兼容之情況。
四、 為確保 GMDSS 通信能力和適當之 GMDSS 無線電通信設備可用性，並且在不影響《無線電規則》附件 18 中包含的安排之情況下，應更新 VHF 無線電通信設備，以便在 2024 年 1 月 1 日之後的第一次無線電檢驗符合。</td></tr>
</table>

MSC104 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">9.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1613/Rev.1</td><td rowspan="9">五、 背景：依據 MSC.436(99)決議案所修正之 SOLAS 第 IV 章，將規定中有關「Inmarsat」字眼修改為「提供經認可的移動衛星服務 (Recognized Mobile Satellite Service) 」，使得 GMDSS 可由 IMO 所認可之衛星執行，而非僅有 Inmarsat 可執行該業務，目前共授權：Iridium 及 Inmarsat 兩家，故 IMO 提供該手冊做使用。惟經詢問我國通訊主管機關 NCC，我國國輪目前尚未開放沒有要開放 Iridium，故我國國輪尚未能使用。
六、 該手冊與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">銥衛星的臨時服務手冊
(Interim Iridium Safetycast Service Manual)</td><td rowspan="8">建議作法：
建議提供該資料轉交與國家通訊委員會(NCC)以及航安組參考。</td><td rowspan="8">建議作法：
建議提供該資料轉交與國家通訊委員會(NCC)以及航安組參考。</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">使用銥衛星之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">航安組、國家通訊委員會(NCC)、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>2022.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1613、MSC.1/Circ.1635</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MSC 在其第 101 屆會議上批准了 Iridium SafetyCast 臨時服務手冊（MSC.1/Circ.1613），該手冊提供了有關 Iridium 強化群呼服務之資訊。
二、 MSC 在第 101 屆會議上還設立了一個 IMO 強化群呼協調小組，以協調國際星載強化群呼服務之開發和使用。MSC.1/Circ.1635 中修正專家組之職權範圍和認證過程。
三、 MSC 在本屆(第 104 屆)會議批准了經修訂之 Iridium SafetyCast 臨時服務手冊，並同意該手冊應於 2022 年 1 月 1 日生效。IMO 邀請預計使用 Iridium SafetyCast 服務的會員國考慮所附修訂之臨時 Iridium SafetyCast 服務手冊。
四、 該通告自 2022 年 1 月 1 日起取代 MSC.1/Circ.1613 通告。</td></tr>
</table>

MSC104 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="8">10.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">SN.1/Circ.341</td><td rowspan="8">一、 本案與內國法化無關。
二、 有關國內航線部分，船舶設備規則目前並無全球導航衛星系統要求。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>中英文
標題：</td><td colspan="3">認可日本區域衛星導航系統(QZSS)得構成全球無線導航系統之元件
(Recognition of the Japanese Quasi-Zenith Satellite System (QZSS) as a Component of the Worldwide Radionavigation System)</td><td rowspan="7">建議作法：
與內國法化無關，建議存參。</td><td rowspan="7">建議作法：
與內國法化無關，建議存參。</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">航安組、國家通訊委員會(NCC)、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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">A.1046(27)、MSC.480(102)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：根據國際海事組織(IMO)大會 A.1046(27)決議案，已認可日本區域衛星導航系統(QZSS)得構成全球無線導航系統(worldwide radio navigation system)之元件。
二、 MSC 注意到分委會同意 QZSS，使用雙頻技術滿足操作要求，以協助船舶在連接以下七點的區域內之外海、沿海、港口航道、限制水域和內河航道外海之航行：
Coverage area enclosed by seven points
<table><tr><th>Point</th><th>Latitude</th><th>Longitude</th></tr><tr><td>A</td><td>56°45'.28 N</td><td>143°43'.24 E</td></tr><tr><td>B</td><td>13°22'.78 N</td><td>173°23'.09 E</td></tr><tr><td>C</td><td>04°18'.48 S</td><td>173°23'.09 E</td></tr><tr><td>D</td><td>59°59'.28 S</td><td>139°47'.72 E</td></tr><tr><td>E</td><td>44°46'.28 S</td><td>095°06'.47 E</td></tr><tr><td>F</td><td>03°21'.83 S</td><td>082°32'.05 E</td></tr><tr><td>G</td><td>31°03'.91 N</td><td>093°58'.10 E</td></tr></table>三、 提醒主管機關應注意，作為獨立系統，QZSS 將無法滿足 A.915(22)決議案(經修訂之未來 GNSS 之海事政策及要求)附件 2 中規定港口區域之精度要求。但是，如亞米級增強系統(Sub-meter Level Augmentation Service, SLAS)或 D-QZSS(差分日本區域衛星導航系統)等差分修正技術將提高精度並有助於滿足港口區域之要求。
四、 主管機關可以注意到 QZSS 之接收機自主完整性監測（RAIM）可以提供一些 A.915(22)決議案要求之系統故障即時完整性警告項目，亦可以注意到藉由使用局部、廣域增強或兩者兼有的差分校正技術，可以大大提高系統之準確性和完整性。
五、 補充：全球導航衛星系統(Global Navigation Satellite System, GNSS)代表各國的導航衛星系統，其中主要包含了美國的全球定位系統(Global Positioning System, GPS)，歐盟的 Galileo，俄羅斯的 GLONASS，以及中國的北斗(BeiDou navigation System, BDS)。在未來，GNSS 都將會提供三頻的民用訊號，並且考慮了各系統之間的相容性(compatibility)以及互通性(interoperability)來達成聯合多系統定位之期望。日本的 QZSS 系統雖然是區域型的定位系統，但是它除了能夠與 GPS 三頻信號 L1、L2、L5 完全相容之外，在台灣區域還能夠接收到大部分的 QZSS 的訊號，因此可以很有效地增加台灣地區之定位效能。</td></tr>
</table>

MSC104 通告評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">通告基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議作法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">11.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC-MEPC.6/Circ.20</td><td rowspan="9">與內國法化無關，但補充以下內容：
本案所稱「國家聯絡點」，依 MSC-MEPC.6/Circ.20 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，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，主責部會將依事件性質是否涉及船舶進行分工。且因我國並非 IMO 之會員國，故無法於該文件中增加我國之國家單一窗口資訊，爰依據過往以討論之分工方式處理。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</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><td rowspan="8">建議可提供該資料給航港局相關單位(航安組)、海洋委員會及漁業署參考。</td><td rowspan="8">建議可提供該資料給航港局相關單位(航安組)、海洋委員會及漁業署參考。</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">船舶所有人、主管機關(包含環保單位)</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">無須翻譯</td></tr>
<tr><td>裁量事項：</td><td colspan="3">是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
會員國、船旗國、沿岸國、港口國：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">本通告整理船舶涉及包含石油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)

補充：依 MSC-MEPC.6/Circ.20 第 6 點要求之「國家業務點單一窗口」，為負責有關船舶涉及有害物質(包含從船舶到沿海國的油污染)事故之接收、傳送、應變和處理緊急報告。</td></tr>
</table>

附件 3(A3)

相關 IMO 文件翻譯稿

目錄

MEPC.324(75) A3-1

MEPC.325(75) A3-10

MEPC.326(75) A3-13

MEPC.1-Circ.889 ..... A3-18

BWM.2/Circ.70/Rev.1 ..... A3-22

MSC.474(102) A3-25

MSC.475(102) A3-39

MSC.476(102) A3-41

MSC.478(102) A3-43

MSC.481(102) A3-50

MSC.62(67)/rev1 ..... A3-61

MSC.1/Circ.1619 ..... A3-63

MSC.1/Circ.1620 ..... A3-69

MEPC.328(76) A3-74

MEPC.329(76) A3-150

MEPC.330(76) A3-152

MEPC.331(76) A3-160

MEPC.335(76) A3-163

MEPC.1/Circ.892 ..... A3-173

MSC.482(103) A3-177

MSC.484(103) A3-180

MSC.485(103) A3-182

MSC.486(103) A3-184

MSC.487(103) A3-186

MSC.488(103) A3-188

MSC.1/Circ.1578 ..... A3-191

翻譯字詞對照表 A3-196

MEPC.324(75)決議案
(2020 年 11 月 20 日採納)

修正《經1978年議定書修訂之〈1973年防止船舶污染國際公約〉》的1997年議定書附錄修正案

防止船舶污染國際公約附錄VI 修正案
（燃油硫含量的取樣和驗證程序及能效設計指數(EEDI)）

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，國際公約賦予海上環境保護委員會職能的第38 (a) 條；

還回顧經1978年和1997年議定書修訂的《1973年防止船舶污染國際公約》(《防污公約》)，規定了修正程序，並賦予本組織適當機構審議，並通過其修正案職能的第16條，

進一步回顧MEPC.1/Circ.882號通函要求締約國，在有關《防污公約》附錄VI燃油樣本驗證程序的《防污公約》附錄VI修正案(第18.8.2條或第14.8條)生效之前，適用該修正案，

在其第75次會議上，審議了按照《防污公約》第16(2)(a)條散發的關於燃油硫含量的取樣和驗證程序以及能效設計指數(EEDI)之《防污公約》附錄VI的建議修正案：

1. 按《防污公約》第 16(2)(d)條，通過《防污公約》附錄 VI 修正案，其文本載於本決議附錄；

2. 按《防污公約》第 16(2)(f)(iii)條，決定該修正案應於 2021 年 10 月 1 日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有不少於三分之一的締約國或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位 50%的締約國，已通知本組織其反對該修正案；

3. **邀請**各締約國注意，按《防污公約》第 16(2)(g)(ii)條，所述修正案在按上述第 2 段獲得接受後，應於 2022 年 4 月 1 日生效；

4. **還邀請**締約國考慮提早適用所附修正案；

5. **要求**秘書長，按《防污公約》第 16(2)(e)條，將本決議及其附錄中所載修正案文本的核正無誤副本送交《防污公約》所有締約國；

6. **還要求**秘書長將本決議及其附錄的副本送交非《防污公約》締約國的本組織各會員。

附錄

《防污公約》附錄VI 修正案

（燃油硫含量的取樣和驗證程序及能效設計指數(EEDI)）

第 1 條

適用範圍

1. 第 1 條的全部文字由以下替換：

"除另有明文規定外，本附錄的規定須適用於所有船舶。"

第 2 條

定義

2. 第 51 款後增加新的第 52 至 56 款如下：

"52 燃油的硫含量係指按照本組織可接受的標準[1]進行試驗的燃油中的硫濃度，以%m/m為單位。

53 低閃點燃料係指其閃點低於經修正的《1974 年海上人命安全國際公約》(《安全公約》)第 II-2 章第 4 條第 2.1.1 項規定特別允許的氣體或液體燃油。

54 《防污公約》交付的樣本係指按本附錄第 18.8.1 條交付的燃油樣本。

55 使用中樣本係指船舶使用中的燃油樣本。

56 船上樣本係指在船上使用或攜帶供船上使用的燃油樣本。"

第 14 條

硫氧化物(SOx)和顆粒物質

3. 現有第 7 款後增加新的第 8 至 13 款及相關標題如下：

"使用中和船上燃油取樣和試驗

8 如一締約國的主管當局要求對使用中或船上樣本進行分析，則須按本附錄附件 VI 中規定的驗證程序進行，以確定正在使用或攜帶供船上使用的燃油是否符合本條第 1 款或第 4 款中的要求。使用中樣本之提取須考慮到本組織制定的準則[2]。船上樣本之提取須考慮到本組織制定的準則[3]。

9 樣本須由主管當局代表在船舶代表在場的情況下，使用特殊的識別方法進行密封。須給船舶方保留樣本副本的選擇權。

使用中燃油取樣點

10 對於受本附錄第 5 和 6 條約束的每艘船舶，在考慮到本組織制定的準則 [2] 的情況下，須安裝或指定取樣點，以採集船上正在使用的燃油之代表性樣本。

[1] 參見ISO 8754: 2003石油產品—硫含量的測定—能散色散X射線螢光光譜法。

[2] 參見《2019年驗證船上使用的燃油硫含量的船上取樣準則》(MEPC.1/Circ.864/Rev.1)。

[3] 參見《2020年船上使用或攜帶供船上使用的燃油船上取樣準則》(MEPC.1/Circ.889)。

11 對於 2022 年 4 月 1 日之前建造的船舶，第 10 款所指之取樣點須於不得遲於 2023 年 4 月 1 日以後本附錄第 5.1.2 條中所確定的首次換證檢驗前安裝或指定。

12 以上第 10 和 11 款的要求，不適用於做為船上推進或操作的燃燒目的之低閃點燃料的燃油系統。

13 一締約國主管當局須適當利用為採集船上正在使用的燃油代表性樣本而安裝或指定之取樣點，以驗證燃油符合本規定。締約國主管當局須盡可能迅速地採集燃油樣本，以免造成船舶不當延誤。”

第 18 條

燃油可獲得性和品質

4. 第 8.2 款由以下替換：

“8.2 如一締約國要求對代表性樣本進行分析，則須按本附錄附件 VI 中規定的驗證程序進行，以確定燃油是否符合本附錄的要求。”

第 20 條

能效設計指數計算值(Attained EEDI)

5. 現有第 2 款後增加新的第 3 款如下：

“3 對於受本附錄第 21 條約束的每艘船舶，主管機關或經其正式授權的任一組織須考慮到本組織制定的準則[4]，通過電子通信之方式，在下述期限內向本組織報告所要求和所計算達到的能效設計指數值和相關資訊：

.1 在完成本附錄第 5.4 條要求的檢驗後之七個月內；或

.2 對於 2022 年 4 月 1 日以前交付的船舶，在 2022 年 4 月 1 日之後的七個月內。”

[4] 參見經本組織修正的《2018 年新造船所達到的能效設計指數(EEDI)計算方法準則》(第MEPC.308(73)號決議)。

第 21 條

能效設計指數要求值

6. 現有表 1（相對於能效設計指數參考線的能效設計指數值之折減係數（按百分比））及其相關註解由以下內容替換：

"

船舶類型	尺寸	第 0 階段 2013 年 1 月 1 日- 2014 年 12 月 31 日	第 1 階段 2015 年 1 月 1 日- 2019 年 12 月 31 日	第 2 階段 2020 年 1 月 1 日- 2022 年 3 月 31 日	第 2 階段 2020 年 1 月 1 日- 2024 年 12 月 31 日	第 3 階段 2022 年 4 月 1 日及以後	第 3 階段 2025 年 1 月 1 日及以後
散裝船	20,000 載重噸及以上	0	10		20		30
	10,000-20,000 載重噸	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
氣體運輸船	15,000 載重噸及以上	0	10	20		30	
	10,000-15,000 載重噸	0	10		20		30
	2,000-10,000 載重噸	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
液貨船	20,000 載重噸及以上	0	10		20		30
	4,000-20,000 載重噸	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
貨櫃船	200,000 載重噸及以上	0	10	20		50	
	120,000-200,000 載重噸	0	10	20		45	
	80,000-120,000 載重噸	0	10	20		40	
	40,000-80,000 載重噸	0	10	20		35	
	15,000-40,000 載重噸	0	10	20		30	
	10,000-15,000 載重噸	n/a	0-10*	0-20*		15-30*	
雜貨船	15,000 載重噸及以上	0	10	15		30	
	3,000-15,000 載重噸	n/a	0-10*	0-15*		0-30*	
冷藏貨船	5,000 載重噸及以上	0	10		15		30
	3,000-5,000 載重噸	n/a	0-10*		0-15*		0-30*
混載船	20,000 載重噸及以上	0	10		20		30
	4,000-20,000 載重噸	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
液化天然氣運輸船***	10,000 載重噸及以上	n/a	10**	20		30	

駛上駛下貨船(車輛運輸船)***	10,000 載重噸及以上	n/a	5**		15		30
駛上駛下貨船***	2,000 載重噸及以上	n/a	5**		20		30
	1,000-2,000 載重噸	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
駛上駛下客船***	1,000 載重噸及以上	n/a	5**		20		30
	250-1,000 載重噸	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
採用非傳統推進的豪華郵輪***	總噸位 85,000 及以上	n/a	5**	20		30	
	總噸位 25,000-85,000	n/a	0-5*,**	0-20*		0-30*	

* 根據船舶尺寸，折減係數須在兩個值之間取線性插值。較低的折減係數適用於較小的船舶尺寸。

** 對此類船舶，第 1 階段於 2015 年 9 月 1 日開始。

*** 折減係數適用於第 2 條第 43 款所界定、於 2019 年 9 月 1 日或以後交付的船舶。

註: n/a 表示能效設計指數要求值不適用。”

7. 在表 2 (用於決定不同船型參考線值的參數)中，與第 2.25 條中定義之船舶類型相對應的第一行由以下替換：

“2.25 散裝船	961.79	載重噸≦279,000 時，為該船舶載重噸 載重噸 >279,000 時，為 279,000	0.477”

附件 I

《國際防止空氣污染(IAPP)證書》格式(第 8 條)

《國際防止空氣污染證書》(IAPP 證書)的附頁

構造和設備紀錄

8 第 2.3.3 項後增加新的第 2.3.4 和 2.3.5 項如下：

"2.3.4 船舶依規則 14.10 或 14.11 設置有指定之取樣點。

2.3.5 依規則 14.12，規則 14.10 或 14.11 所要求設置或指定取樣點之規定不適用於船上使用低閃點燃料做為推進或操作目的而進行燃燒之燃油服務系統。"

附件 VI

《防污公約》附錄 VI 燃油樣本試驗程序(第 18.8.2 條)

9 附件 VI 的全部文字由以下替換：

"《防污公約》附錄 VI 燃油樣本試驗程序(第 18.8.2 條或 14.8 條)

須使用以下相關驗證程序判定船上交付、船上使用或攜帶供船上使用的燃油是否符合本附錄第 14 條適用的硫含量限制值。

本附錄涉及以下《防污公約》附錄 VI 的代表性燃油樣本：

第 1 部分- 按第 18.8.1 條交付的燃油樣本[5]，以下稱為第 2.54 條定義的"《防污公約》交付樣本"。

第 2 部分- 按第 14.8 條旨在船上使用或攜帶供船上使用的燃油樣本，以下稱為第 2.54 條定義的"使用中樣本"[6]和第 2.56 條定義的"船上樣本"[7]。

第 1 部分-《防污公約》交付的樣本

1 一般要求

1.1 須使用第 18.8.1 條要求的代表性燃油樣本(《防污公約》交付的樣本)驗證供應船的燃油硫含量。

1.2 締約國須通過其主管當局管理驗證程序。

1.3 負責本附錄所述硫試驗程序的實驗室須就其使用的試驗方式獲得認證[8]。

[5] 按照《2009年確定符合經修訂的〈防污公約〉附錄VI的燃油取樣準則》(MEPC.182(58))取樣。
[6] 參見《2020年船上使用或攜帶供船上使用的燃油船上取樣準則》(MEPC.1/Circ.889)。
[7] 按照《2019年驗證船上使用燃油硫含量的船上取樣準則》(MEPC.1/Circ.864/Rev.1)取樣。
[8] 該實驗室應按ISO/IEC 17025:2017認證，或對於給定硫含量試驗ISO 8754:2003的性能，則應按等效標準認證。

2　　驗證程序第 1 部分

2.1　　《防污公約》交付的樣本須由主管當局送交實驗室。

2.2　　實驗室須：

.1　　將密封號和樣本標籤之詳細資訊記入試驗紀錄；

.2　　將收到樣本之封印狀況記入試驗記錄；和

.3　　拒收任何接收前封印即已受損之樣本，並將拒收記入試驗紀錄。

2.3　　如所收到樣本之封印未受損，實驗室須繼續驗證程序，並須：

.1　　開封樣本；

.2　　確保樣本完全均勻；

.3　　從樣本中提取兩份小樣本；以及

.4　　重新密封樣本，並在試驗紀錄中記入新的重新密封詳細資訊。

2.4　　須按照本附錄第 2.52 條中所述具體之試驗方法對兩份小樣本依次進行試驗。就本驗證程序第 1 部分而言，該試驗分析結果須稱為'1A'和'1B'：

.1　　試驗結果'1A'和'1B'須按照試驗方法的要求記入試驗紀錄；且

.2　　如結果'1A'和'1B'在試驗方法之可重複性範圍(r)[9] 內，則結果須視為有效；或

.3　　如結果'1A'和'1B'不在試驗方法之可重複性(r)範圍內，則須放棄兩個結果，實驗室須重新提取兩份小樣本進行試驗。提取了新小樣本後，須按照第 2.3.4 項重新密封樣本瓶。

.4　　如果兩次均未能達到'1A'和'1B'之間的可重複性，則在進行進一步樣本試驗之前，須由實驗室調查導致失敗的原因並予以解決。在解決了該可重複性問題後，須按照第 2.3 項重新提取兩份小樣本。提取了新的小樣本後，須按照第 2.3.4 項重新密封樣本。

2.5　　如試驗結果'1A'和'1B'有效，則須計算這兩個結果的平均值。平均值須稱為'X'並須記入試驗紀錄：

.1　　如結果'X'等於或低於第 14 條要求的適用限值，則燃油須視為符合要求；或

.2　　如結果'X'高於第 14 條要求的適用限值，則燃油須視為不符合要求。

表 1:《防污公約》交付樣本程序第 1 部分總結

<table>
<tr><td colspan="3">基於本附錄第 2.52 條中所述的試驗方法</td></tr>
<tr><td>適用的限值%m/m: V</td><td>結果 2.5.1: X≦V</td><td>結果 2.5.1: X>V</td></tr>
<tr><td>0.10</td><td rowspan="2">符合要求</td><td rowspan="2">不符合要求</td></tr>
<tr><td>0.50</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">結果'X'記述至小數點後兩位</td></tr>
</table>

2.6　　從該驗證程序獲得的最終結果須由主管當局進行評估。

2.7　　實驗室須將試驗紀錄的副本提供給管理驗證程序的主管當局。

[9] 按照ISO 4259: 2017-2和所用試驗方法定義的重複性(r)計算。

第 2 部分-使用中及船上燃油樣本

3　　一般要求

3.1　使用中或船上燃油樣本須適當地用於驗證燃油的硫含量，作為在取樣點所取之燃油樣本代表。

3.2　締約國須通過其主管當局管理驗證程序。

3.3　負責本附件所述硫試驗程序的實驗室須就其使用的試驗方式獲得有效認證[10]。

4　　驗證程序第 2 部分

4.1　使用中或船上燃油樣本須由主管當局送交實驗室。

4.2　實驗室須：

.1　將密封號和樣本標籤之詳細資訊記入試驗紀錄；

.2　將收到樣本之封印狀況記入試驗紀錄；和

.3　拒收任何接收前封印即已受損之樣本，並將拒收記入試驗紀錄。

4.3　如所收到樣本之封印未受損，實驗室須繼續驗證程序並須：

.1　開封樣本；

.2　確保樣本完全均勻；

.3　從樣本中提取兩份小樣本； 和

.4　重新密封樣本，並在試驗紀錄中記入新的重新密封詳細資訊。

4.4　須按照本附錄第 2.52 條中所述具體之試驗方法對兩份小樣本依次進行試驗。就本驗證程序第 2 部分而言，該試驗分析結果須稱為'2A'和'2B'：

.1　試驗結果'2A'和'2B'須按照試驗方法的要求記入試驗紀錄； 且

.2　如結果'2A'和'2B'在試驗方法之可重複性範圍(r)[11]內，則結果須視為有效；或

.3　如結果'2A'和'2B'不在試驗方法之可重複性(r)範圍內，則須放棄兩個結果，實驗室須重新提取兩份小樣本進行試驗。提取了新的小樣本後，須按照第 4.3.4 項重新密封樣本瓶；和

.4　如果兩次均未能達到'2A'和'2B'之間的可重複性，則在進行進一步樣本試驗之前，須由實驗室調查導致失敗的原因並予以解決。在解決了該可重複性問題後，須按照第 4.3 項重新提取兩份小樣本。提取了新的小樣本後，須按照第 4.3.4 項重新密封樣本。

4.5　如試驗結果'2A'和'2B'均為有效，則須計算這兩個結果的平均值。平均值須稱為'Z'並須記入試驗紀錄：

.1　如結果'Z'等於或低於第 14 條要求的適用限值，則由經試驗樣本代表的燃油須視為符合要求；

[10] 該實驗室應按ISO/IEC 17025:2017認證，或對於給定硫含量試驗ISO 8754:2003的性能，則應按等效標準認證。

[11] 按照ISO 4259: 2017-2和所用試驗方法定義的重複性(r)計算。

.2 如結果'Z'高於第 14 條要求的適用限值，但是低於或等於適用的限值+0.59R(R是試驗方法的複現性)[12]，則由經試驗樣本代表的燃油須視為符合要求；或

.3 如結果'Z'高於第 14 條要求的適用限值+0.59R，則由經試驗樣本代表的燃油須視為不符合要求；

表 2: 使用中或船上樣本程序總結[13]

基於本附錄第 2.52 條中所述的試驗方法				
適用的限值 %m/m: V	試驗邊際值: W	結果 4.5.1: Z≦V	結果 4.5.2: V<Z≦V	結果 4.5.3: Z >W
0.10	0.11	符合要求	符合要求	不符合要求
0.50	0.53			
		結果'Z'記述至小數點後兩位		

4.6 從該驗證程序獲得的最終結果須由主管當局進行評估。

4.7 實驗室須將試驗記錄的副本提供給管理驗證程序的主管當局。”

***

[12] 按照ISO 4259: 2017-2和所用試驗方法定義的重複性(R)計算。

[13] 公司或其他組織進行之測試結果非屬 MARPOL程序內，因此受試方抽取之樣本應以 ISO 4259:2017-2 中提供之方法為考量。

MEPC.325(75)決議案
(2020 年 11 月 20 日採納)

《2004年壓艙水船舶壓艙水及沉積物管理國際公約》修正案
第E-1條和附件I修正案
(壓艙水管理系統的調試試驗和《國際壓艙水管理證書》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年壓艙水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75次會議上，審議關於壓艙水管理系統和調試試驗和《國際壓艙水管理證書》格式的《壓艙水管理公約》的建議修正案：

1. 按《壓艙水管理公約》第 19(2)(c)條，通過第 E-1 條和附錄 I 的修正案；

2. 按《壓艙水管理公約》第 19(2)(e)(ii)條，決定該修正案應於 2021 年 12 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 2022 年 6 月 1 日生效；

4. 還邀請締約國考慮將 E-1 條修正案盡快適用於有權懸掛其船旗的船舶，同時考慮到可能經修正的《壓艙水管理系統調試試驗指南》(BWM.2/Circ.70/Rev.1) ；

5. 決定調試試驗情況下進行的分析應為指示性分析；

6. 要求秘書長，按《壓艙水管理公約》第 19(2)(d)條，將本決議及其附件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；

7. 還要求秘書長將本決議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。

8. 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

《壓艙水船舶壓艙水及沉積物管理國際公約》修正案

第 E-1 條

檢驗

1. 第 1.1 項由以下替換

".1 初次檢驗應在船舶投入營運前、或在首次簽發第 E-2 或 E-3 條要求的證書前進行。該檢驗須驗證：第 B-1 條要求的壓艙水管理計畫及相關結構、設備、系統、配件、布置和材料或工藝完全符合本公約的要求。該檢驗須確認，為驗證壓艙水管理系統的安裝，已考慮到本組織制定的準則*進行了調試試驗，以證實其機械、物理、化學和生物程序正常工作"

2. 第 1.5 項由以下替換

".5 額外檢驗。視情況可為全面或部分檢驗，須在為能完全符合本公約所必需的結構、設備、系統、配件、布置和材料之改變、更換或重大修理後進行。該檢驗須確保任何此種改變、更換或重大修理已有效執行，從而使船舶符合本公約的要求。對壓艙水管理系統安裝而進行的額外檢驗，該檢驗須確認，為驗證該系統的安裝，已考慮到本組織制定的準則*進行了調試試驗，以證實其機械、物理、化學和生物程序正常工作"

*參見可能經修正的《壓艙水管理系統調試試驗指南》(BWM.2/Circ.70/Rev.1)。

附件 I

國際壓艙水管理證書格式

3 “船舶資料”項下“海事組織編號”的腳註由以下替換：

“經修正之本組織以 A.1117(30)決議案採納之《國際海事組織船舶識別號計畫》。”

4 “所用之壓艙水管理方法細節”標題下的文字由以下替換:

“所用之壓艙水管理方法.....
安裝日期(如適用)(年/月/日) .....
製造商名稱(如適用) .....

本船使用的主要壓艙水管理方法係為:
依規則 D-1
依規則 D-2
(陳述) .....
該船應遵守規則 D-4
依規則____的其他方法.....”

***

MEPC.326(75)決議案
(2020 年 11 月 20 日採納)

2020年全球平均船用燃油供應之硫含量監控準則

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(以下簡稱"本委員會")職能的第38 (a) 條；

還回顧在其第61次會議上，本委員會以MEPC.192(61)決議案通過《2010年全球平均船用燃油硫含量監控準則》，隨後以MEPC.273(69)決議案修正該準則，

進一步回顧在其第70次會議上，本委員會通過關於"實施《防止船舶污染國際公約》(防污公約)附錄VI第14.1.3條中燃油標準的生效日期"的MEPC.280(70)決議案，確定"2020年1月1日"為船舶符合全球0.5% m/m燃油硫含量要求的生效日期，

認識到，隨著0.5% m/m硫含量限值於2020年1月1日生效以及可能用來符合該限值的燃油類型，有需要對《2010年全球平均船用燃油硫含量監控準則》進行修訂，

注意到《防污公約》附錄VI第14.2條，要求考慮到本組織制定的準則對全球殘餘船用燃油平均硫含量進行監測，

在其第75次會議上，**審議**秘書處提出的建議案，

1. **通過**《2020 年全球平均船用燃油硫含量監控準則》，載於本決議附錄；

2. **敦請**各會員國政府和感興趣的組織提供實施本準則所必要之可用資源和專業知識；

3. 指示秘書處在對全球年度船用燃油平均硫含量進行監測時，使用本準則中提供的方法；和

4. 從即日起，廢除經修正的以 MEPC.192(61)決議案採納的準則。

附錄
2020年全球平均船用燃油硫含量監控準則

前言

1. 慮及《防污公約》附錄 VI 第 14 條所要求的硫限值，本準則的主要目的是對船用燃油平均硫含量的監測建立一個商定的方法。

引言

2. 《防污公約》附錄 VI 第 14.2 條為本準則提供了數據。儘管《防污公約》附錄 VI 第 14.2 條僅提及了殘餘燃油，但是已商定亦須監測餾分燃油之平均硫含量。

3. 在 0.5% m/m 硫含量限值於 2020 年 1 月 1 日生效之後，認識到一些合規燃油可能屬於殘餘燃油類，而其他合規燃油可能屬於餾分燃油，因此，第 74 次海洋環境保護委員會同意，鑒於《防污公約》附錄 VI 第 14 條所要求的硫含量限制，應對全球的平均硫含量進行監測。

4. 鑑此，應使用以下三個類別以監測全球燃油平均硫含量：

.1 不超過 0.10%的燃油；

.2 高於 0.10%但不超過 0.50%的燃油；和

.3 超過 0.50%的燃油。

定義

5. 就本準則而言，以下定義應適用：

.1 *殘餘燃油:*

供應到船上，並在船上使用之用於燃燒的燃油。在 40ºC 時運動黏度大於 11.00 厘斯[1](mm²/s)。

.2 *餾分油:*

供應到船上，並在船上使用之用於燃燒的燃油。在 40ºC 時運動黏度小於或等於 11.00 厘斯[1](mm²/s)。

.3 *取樣和檢測服務供應商:*

對供應到船上的燃油提供檢測和取樣服務的商業公司，目的是評估這些燃料的質量參數，包括硫含量。

.4 *參考值* A_{ws_ECA}:

依據前三年收集的數據，並根據本準則第 6 至 12 段所確定之全球船用硫含量不超過 0.10%的全部燃油(餾分燃油和殘餘燃油)之硫含量平均值。

.5 *參考值* $A_{ws_NON\text{-}ECA}$:

依據前三年收集的數據，並根據本準則第 6 至 12 段所確定之全球船用硫含量高於 0.10%但不超過 0.50%的全部燃油(餾分燃油和殘餘燃油)之硫含量平均值。

.6 *參考值* $A_{ws_regulation4}$:

依據前三年收集的數據，並根據本準則第 6 至 12 段所確定之全球船用硫含量超過 0.50%的全部燃油(餾分燃油和殘餘燃油)之硫含量平均值。

[1] 參見ISO 8217: 2012。

監測及計算年度和三年滾動平均值

監測

6. 監測應以獨立監測機構在取樣和監測基礎上計算得出的混合殘餘和餾分燃油的平均硫含量為依據。從 2020 年重新開始，應計算第 4 段中給出的三類燃油的平均硫含量。三年之後，將按第 12 段所述設定監測參考值。

年度平均值計算

7. 監測的基礎是每年計算之第 4 段中三類燃油各自的殘餘燃油和餾分燃油平均硫含量。

8. 平均硫含量之計算按以下方式進行：

對某一日曆年，記錄下經分析[2]的樣本之硫含量(通過燃油分析確定每次供油樣本的硫含量)。並將經分析的燃油樣本硫含量乘以其相對的質量，然後累加，之後除以第 4 段中給出之每類中經分析的燃油總質量。

9. 所述計算方法之數學公式見本準則附件。

10. 為提供做出明智決策之依據，每年應針對與每個硫含量增量範圍相關的燃油量繪製全球硫含量分布圖示:

.1 硫含量低於或等於 1.00%的殘餘和餾分燃油:按照每 0.10%增量的硫百分比；和

.2 硫含量高於 1.00%的殘餘和餾分燃油:按照每 0.50%增量的硫百分比。

三年滾動平均值

11. 三年滾動平均值應按以下計算：

$A_{cr}=(A_{c1}+A_{c2}+A_{c3})/3$

式中

A_{cr} =三年期間所檢測的全部供油硫含量滾動平均值

A_{c1}, A_{c2}, A_{c3} =相關年份中各年份所檢測的全部供油硫含量滾動平均值

A_{cr} 值應每年通過加上 A_c 的最新數值並減去最舊數值重新計算得出。

為計算年度平均值，低於 0.05%硫含量的所有燃油應以 0.03%計算。

參考值的設定

12. 第 4 段中所給出的每一類船用燃油全球平均硫含量參考值應為 A_{wx}，其中 x=ws_ECA、ws_Non-ECA、ws_regulation4，以及 $A_{wx}=A_{cr}$，A_{cr} 按本準則首次收集數據的三年後一年之 1 月份計算得出。A_w 應以百分比表示。

取樣和檢測服務供應商

13. 目前共有三家供應商提供本準則下的取樣和檢測服務。

14. 任何新增的取樣和檢測服務供應商將由海洋環境保護委員會按照以下標準予以認可:

.1 須經海洋環境保護委員會批准，海洋環境保護委員會須適用這些標準予以採納；

.2 具備由合格專業人才組成的技術和管理團隊，為充足地理覆蓋範圍提供服務並設有地方代表，以確保能即時提供優質服務；

.3 遵照成文的道德準則提供服務；

[2] 參見ISO 8754: 2003。

.4 監測結果應獨立於其商業利益；

.5 實施並維持一個經獨立審查機構認證的國際公認品質系統，以確保在內部審計、監測和受控條件下所提供服務之再現性和可重複性；和

.6 每年為監測全球殘餘燃油和餾分燃油平均硫含量，提取相當數量的樣本。

標準化的計算方法

15. 每一取樣和檢測服務機構，應在次年的 1 月 31 日之前，以海洋環境保護委員會認可之彼此同意的格式，向國際海事組織秘書處或其他商定的第三方提供計算殘餘燃油和餾分燃油平均硫含量所需的資料。該方將對這些資料進行處理，並將結果以商定的格式提供給海洋環境保護委員會。從競爭的角度而言，所涉及的資料應被視為敏感資訊。

附件

基於供油量計算平均硫含量

註: 無論何處提及"所有供油"，均係指經過硫取樣和檢測，並為監測之目的而被考慮在內的所有供油。

數量加權計算

$$Acj = \frac{\sum_{i=1}^{i=Nj} ai\ mi}{\sum_{i=1}^{i=Nj} mi}$$

式中

A_{cj} = 在 j 年內全球取樣的所有供油之平均硫含量

a_i = i 供油的個別樣本硫含量

N_j = j 年內取樣總數

m_i = 硫含量為 a_i 的燃油質量

MEPC.1/Circ.889

2020 年船上裝載欲使用之燃油或已裝載使用中燃油之船上取樣準則

1 海洋環境保護委員會於其第 75 屆會議（2020 年 11 月 16 至 20 日）上批准了 2020 年船上裝載欲使用之燃油或已裝載使用中燃油之船上取樣準則。

2 請會員國政府適當地將該準則提請其主管機關、海運工業界、相關航運組織、航運公司及其他利益攸關方注意。

***

附錄

2020年船上裝載欲使用之燃油或已裝載使用中燃油之船上取樣準則

1 前言

1.1 本準則旨在制定一船上裝載欲使用或裝載使用之液體燃油，從燃油櫃進行取樣之統一方法，進而促進MARPOL附錄VI相關規定能有效控制及實施。

1.2 燃油的取樣方式應確保人員與船舶的安全。按照本準則的燃油取樣應快速進行，且不應對船舶造成不當延誤。

2 取樣程序

2.1 通則

2.1.1 燃油櫃取樣涉及從有疑問之燃油櫃中取得燃油樣本。獲取之樣本將作為取樣位置之燃油代表。燃油櫃中之燃油可從船舶燃油輸送系統取樣，或在某些情況下從燃油櫃直接取樣。若使用替代之取樣方法仍可獲得代表該取樣位置之燃油樣本，則可使用該替代方法。

2.1.2 每次取樣之具體布置應在事前取得船舶代表之同意。

2.1.3 在所有情況下，應注意避免樣本受到無關事物或沉澱物污染。

2.2 使用船舶之燃油輸送系統取樣

2.2.1 當使用船舶之燃油輸送系統取樣時，該系統應盡可能設置為能再循環到原取樣艙櫃之位置。若不可行時，應密切注意不過度填裝至接收櫃或與不同批次之燃油混合。應注意為使黏稠之燃油處於可泵的狀態，通常應維持在黏度約800-1000 厘司(cSt) 所對應之溫度。

2.2.2 應在泵的下游使用合適之取樣接頭對流動之燃油進行取樣。該取樣接頭應滿足以下所有條件：

.1 容易到達且可安全地接近處理；

.2 取樣接頭點所在位置與高溫表面或電氣設備之間應設有防護，任何必要之防護裝置或構造應足夠堅固，以確保在輸送泵排放壓力下之任何洩漏、飛濺或噴灑，

不會噴濺到高溫表面或電氣設備上；和

.3 取樣接頭應設有適當之洩漏收集布置，或將燃油排放至排洩櫃或其他安全位置。

2.2.3 燃油輸送系統開始輸送欲取樣之燃油後，應先對取樣接頭進行徹底沖洗後再獲取樣本。

2.3 從燃油櫃直接取樣

2.3.1 系統櫃（例如沉澱或日用櫃）應依據2019年驗證船上使用之燃油硫含量之船上取樣準則進行取樣。應注意此類油櫃中之黏稠燃油將處於高溫，因此必須特別謹慎。上述油櫃只能通過裝在油櫃上之取樣點直接進行取樣，取樣點應滿足上述2.2.2.1至2.2.2.3之要求。不應通過拆除系統櫃檢查口蓋板或從排放接頭進行系統櫃取樣。

2.3.2 裝載之貨物或其他船舶操作因素可能會妨礙從燃油櫃直接取樣。

2.3.3 如需直接從燃油櫃取樣，例如透過合適之檢查口或艙口進行取樣，應了解船舶本身可能未配置必要之取樣設備。為了直接從燃油櫃取樣，應考慮使用具備必要專業知識之服務供應商及合適取樣設備（例如ISO 3170:2004中規定之設備），以安全且合適之方法取樣。

2.3.4 由於獲取之樣本將代表該取樣點液位或位置之燃油，因此並非每次皆須從燃油櫃的多個液位或多個位置進行取樣。

2.3.5 也可通過適當取樣布置*從燃油櫃之測深管進行取樣。當從測深管取樣時，應考慮該測深管之設計以及該燃油櫃最近之填裝記錄以評估測深管中燃油與燃油櫃中燃油之相互關係。

3 樣本處理

3.1 所取得之樣本應收集在合適之取樣容器中。檢查人員應在船舶代表在場的情況下，採用專門之標識方法密封樣本瓶。船舶應有保留樣本之選擇權。標籤應包括以下資訊：

* 燃油櫃測深管取樣之適當布置範例：將下端裝有專用取樣頭之軟管沿測深管下放至燃油櫃內，通過外部之泵（電動或手動）向上抽取燃油。該取樣頭之直徑應允許其在測深管內自由移動，長度應受到限制以避免卡在彎曲或截面改變處。取樣頭之兩端都應為圓錐形以防止取樣頭下端至軟管接頭間之孔洞鉤破或劃破測深管管壁 - 為避免污染樣本，底部之圓錐應使泵在抽吸燃油時，取樣頭不會因傾斜而直接抽取到測深管管壁附近之燃油。取樣頭應具有足夠的重量，使軟管在燃油中下沉至所需深度。使用泵之抽吸速率應被充分限制，以確保吸進取樣頭之燃油皆為被取樣燃油，而不會同步抽取到測深管管壁或沉澱物質。

.1 取樣位置；

.2 所取樣燃油之燃油交付單詳情(根據MARPOL附錄VI之附件V所要求之資訊)；

.3 取樣日期及港口；

.4 船名及IMO編號；

.5 封存標識資訊；及

.6 檢查人員及船舶代表之名字及簽名。

BWM.2/Circ.70/Rev.1

2004 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約

2020 年壓艙水管理系統之調試試驗指南

1. 海洋環境保護委員會(MEPC)在其第73次會議(2018年10月22日至26日)上，批准壓艙水管理系統調試試驗指南。

2. MEPC 74(2019年5月13日至17日) 考量到壓艙水管理公約第E-1條修正草案，邀請向污染防治及反應次委員會(PPR)提交對指南進行任何必要修改的提案。

3. MEPC 75 (2020年11月16日至20日) 批准PPR 7(2020年2月17日至21日)編制的2020年壓艙水管理系統調試試驗指南如附錄。

4. 請各成員國政府和國際組織提請有關各方注意所附指南。

5. 本通告廢止BWM.2/Circ.70 通告。

***

附錄

2020 年壓艙水管理系統調試試驗指南

背景

1. 調試試驗的目的是通過展示壓艙水管理系統(BWMS)的機械、物理、化學和生物程序的正確運行來驗證壓艙水管理系統的安裝。調試試驗不是要驗證經主管機關批准之經型式認可的壓艙水管理系統的設計。

2. 本壓艙水管理系統調試試驗指南，是供按照下述規定進行壓艙水管理系統安裝和驗證之人員使用而制定：

   .1 公約第 E-1 條；

   .2 壓艙水管理系統章程第 8.2.5 段，要求簽發國際壓艙水管理證書的主管機關需驗證船舶上安裝之調試程序為合適規格；

   .3 壓艙水管理系統章程第 8.3.6 段，要求在完成安裝壓艙水管理系統後、簽發國際壓艙水管理證書前，須完成安裝調試程序；及

   .4 依據 MEPC.174(58)決議案第 1.18 段之規定，當船上安裝經型式認可的壓艙水管理系統時，應根據第 8 節，進行安裝檢驗。

調試試驗

3. 無論當地的環境水對 BWMS 造成何種程度之挑戰，應使用當地的環境水進行測試。

4. 在船上壓艙水管理系統安裝完畢，且所有的壓載設備(例如:泵和管系)亦完成安裝和測試之後，應進行以下步驟:

   .1 在汲取壓艙水過程中，應通過任何實際可行的方式收集樣本(如在線取樣端口或直接港口取樣)，以確定環境水的特徵。環境水的特性分析不須為汲取樣本之詳細分析，但可進行指示性分析；

   .2 應在經全面處理後的對應壓艙水排放過程中，收集代表性樣本。應自壓艙水取樣準則(G2)規定的取樣點取樣。取樣的總體積應至少 1 立方米。如果取用較小的體積，經驗證可確保為生物體之代表性取樣，則亦可使用之；

   .3 應使用經修訂之 BWM.2/Circ.42/Rev. 2 通告中，其所列出的指示性分析方法，對代表性樣本進行兩種存活生物尺寸之生物體分析，即 D-2 標準中所律定之存活生物尺寸大於或等於 50 微米之生物體、及存活生物尺寸小於 50 微米但大於或等於 10 微米之生物體；及

   .4 在考慮到壓艙水管理系統的系統設計限制之下，應對適用於壓艙水管理系統的自我監測參數(例如：流速、壓力、總殘餘氧化劑濃度、紫外線透射率/強度等)進行評估，並應確認所有感測器和相關設備正確運行。

5. 如果指示性分析顯示排放水樣本未超過 D-2 標準所規定之存活生物尺寸等級（見第 4.3 段），並且自我監測設備顯示系統運行正常，則調試試驗視為成功。使用的指示性分析設備應符合主管機關的要求。指示性分析的定義見經修訂之 BWM.2/Circ.42/Rev.2 通告。

6. 如果環境水不適合進行調試試驗(例如環境水的鹽度超出壓艙水管理系統的系統設計限制)，則應對試驗進行評估以符合主管機關的要求。

7. 代表性樣本的收集和分析，應獨立於壓艙水管理系統製造商或供應商，並符合主管機關的要求。

紀錄

8. 應提交書面報告予主管機關，內容包括試驗方法、試驗結果(包括原始數據)以及自我監測參數的資訊。

MSC.474(102)決議案
(2020年11月11日採納)

經修正的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，有關除第I章規定之外本公約附錄之修正程序，

在其第102屆會議上，審議了根據本公約第VIII(b)(i)條提出和分發之本公約修正案，

1 根據本公約第VIII(b)(iv)條，採納本公約之修正案，其文本載於本決議案附錄；

2 根據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2023年7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%的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，根據本公約第VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，應於2024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方政府；

5 還提請秘書長將本決議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

經修正的1974年海上人命安全國際公約修正案

第 II-1 章
構造—結構、艙區劃分與穩度、機電設備

A 部分
總 則

規則1 - 適用範圍

1 現有第1.3條替換如下：

「1.3 就本章而言：

.1 已建造之船舶係指已安放龍骨或處於類似建造階段之船舶；

.2 於2024年1月1日以後建造之船舶係指：

.1 於2024年1月1日或以後簽訂建造合約者；或

.2 如果沒有建造合約，於2024年7月1日以後安放龍骨或處於類似建造階段者；或

.3 於2028年1月1日或以後交船者。

.3 所有船舶係指於2009年1月1日前或以後建造之船舶。

.4 無論何時建造之貨船，經改裝為客船後，應視為建造於改裝開始日期之客船。」

A-1 部分
船舶結構

規則 II-1/3-8 - 拖曳和繫泊設備

2 現有規則3-8替換如下：

「1 本規則第4至6條適用於2007年1月1日以後建造之船舶。

2 本規則第7和8條僅適用於下列船舶：

.1 於2024年1月1日以後簽訂建造合約者；或

.2 如果沒有建造合約，於2024年7月1日以後安放龍骨或處於類似建造階段者；或

.3 於2027年1月1日以後交船者。

3 本規則不適用於根據第3-4條規定所配備之拖曳布置。

4 船舶須配備具有足夠安全工作負荷之布置、設備及艤裝件，以使船舶常規作業相關之拖曳和繫泊作業能安全進行。

5 按照上述第4條所配備的布置、設備及艤裝件，須滿足主管機關或主管機關根據第I/6 條[1]認可之組織之適當要求。

6 根據本規則所配備的每一艤裝件或設備部件，須清楚標示與其安全操作相關之任何限制，並考慮提供支撐之船舶結構強度及其附屬物強度。

7 總噸位3,000以上之船舶，須根據本組織制定之準則[2]設計繫泊布置，並選擇包括繫泊纜繩之繫泊設備，以確保船舶之職業安全及安全繫泊。船舶之特定資訊應備便並保存在船上。[3]

8 總噸位未滿3,000之船舶應在實際可行之情況下符合上述7條之要求，或適用之主管機關國家標準。

9 對於所有船舶，應對繫泊設備(包括纜繩)進行檢驗並維持在適當條件，以滿足其預定的用途。[4]

[1] 對於在2007 年 1 月 1 日以後但在2024 年 1 月 1 日前建造之船舶，參考船上拖曳及繫泊設備準則(MSC/Circ.1175)。對於在2024 年 1 月 1 日以後建造之船舶，參閱船上拖曳及繫泊設備準則(MSC/Circ.1175/Rev.1)。

[2] 參閱用於繫泊布置設計和挑選安全繫泊之適當繫泊設備及艤裝件之準則(MSC.1/Circ.1619 號通告)。

[3] 參閱用於繫泊布置設計和挑選安全繫泊之適當繫泊設備及艤裝件之準則(MSC.1/Circ.1619 號通告)中之拖曳及繫泊布置圖。

[4] 參閱繫泊設備(包括纜繩)之檢查和維護準則(MSC.1/Circ.1620 號通告)。

B-1部分
穩度

第7-2條 - s_i因子之計算

3 現有5.2、5.3和5.5條替換如下：

「5.2 考量到包括下沉、橫傾和縱傾之情況，最終水線若浸沒至以下位置，則因子 s_i 取為零：

.1 對於貨船，某些開口之下緣，通過這些開口可能發生連續浸水，且這些浸水並未在計算 s_i 因子時計入。這些開口須包括空氣管、通風管和以風雨密門或艙口蓋關閉的開口；

.2 被認為是為滿足第II-2章之水平撤離路線的客船艙壁甲板之任何部分；和

.3 對於須滿足第1.1.1.1條的規定且於2024年1月1日以前建造的客船，某些開口的下緣，通過這些開口可能發生連續浸水，且這些浸水並未在計算 s_i 因子時計入。這些開口須包括空氣管、通風筒和以風雨密門或艙口蓋關閉的開口。

5.3 考量到包括下沉、橫傾和縱傾後，於浸水的任何中間階段或最終階段若發生以下任一情況，則因子 s_i 取為零：

.1 任一旨在符合第II-2章的、位於客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板上的垂直逃生艙口浸沒；

.2 任一用於在客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板上方操作水密門、平衡裝置、及用於保持水密艙壁完整性的管路閥或通風管道閥之控制裝置變得無法接近使用或無法操作；

.3 位於假定破損範圍內且通過水密界限面的管路或通風管道的任何部分被水浸沒，如可能致使未被假定為進水艙室之連續浸水；和

.4 對於2024年1月1日以後建造的客船，某些開口下緣的浸沒，通過這些開口可能發生連續浸水，且這些浸水並未在計算 s_i 因子時計入。這些開口須包括空氣管、通風筒和以風雨密門或艙口蓋關閉之開口。

5.5 除第5.3.1條另有規定者外，以水密人孔蓋和平面艙蓋關閉的開口、遙控操作的滑動水密門、永閉型舷窗、水密出入門以及按照第22至24條規定須在航行中保持關閉的水密艙口蓋不必列入考慮。」

B-2 部分
艙區劃分、水密和風雨密完整性

第12條 - 尖艙及機器處所的艙壁、軸道等

4　在第6.1條開頭，增加文字「對於須滿足規則1.1.1.1且於2024年1月1日以前建造的船舶」；文字「Except」改為「except」；引用「第6.2條」改為「第6.3條」。

5　現有第6.1條後新增的第6.2條，且後續段落依序重新編號：

「6.2　對於2024年1月1日以後建造的船舶，除第6.3條另有規定者外，在客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板以下的防撞艙壁上，可穿過不多於1根用以處理艏尖艙內液體之管路，但是該管路應設有能在客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板以上操作的遙控閥。該閥一般須為關閉狀態。若在操作該閥時，遙控系統失效，則該閥須自動關閉，或能夠在客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板以上的位置手動關閉。其閥體應位於防撞艙壁上的前側或後側，若後側處所不是裝貨空間即可。所有閥須以鋼、青銅或其他經認可的韌性材料製成。不得採用普通鑄鐵或類似材料製成的閥。」

第13條 - 客船艙壁甲板以下之水密艙壁上的開口

6　規則13及其標題替換如下：

「**規則13 - 客船艙壁甲板以下之水密邊界上的開口**

1　水密邊界上的開口數量須在配合船舶設計和正常作業的情況下減至最少，這些開口均須備有完善的關閉裝置。

2.1　凡管路、排水管和電纜等通過水密邊界時，須設有保證邊界水密完整性之裝置。

2.2　不構成管系組成部分的閥件不得設在水密邊界上。

2.3　鉛或其他易熔材料不得用於穿過水密邊界的管系中，因為發生火災時這種管系的裂變將會損害邊界的水密完整性。

3　　分隔相鄰貨艙之間的水密橫艙壁上不得設有門、人孔和出入口，但本條第8.1條和規則14另有規定者除外。

4　　在第9條規定的前提下，於包括推進所需的鍋爐在內之主、輔推進機器所在處所，其每一水密艙壁上，除通往軸道的門以外，只准設置1扇門。如裝有2根或更多的軸，其軸道之間須設有一個互通的連接通道。若裝有2根軸，在機器處所與軸道間只能裝設1扇門；如裝有2根軸以上，則只能裝設2扇門。所有這類門均須為滑動式，且須設置於使其門檻盡可能高之處。在艙壁甲板上方操縱這些門之手動裝置須設置在機器處所之外。

5.1　　除第8.1條或規則14另有規定者外，水密門須為符合第6條規定之動力式滑動門。

5.2　　任何動力式水密滑動門的操縱裝置，無論是動力或是手動操作，均須能在船舶向任一舷橫傾至15度的情況下將門關閉。還須考慮到當水從開口處湧入時，在門的任一側之中心線處可能受到一個相當門檻以上至少1公尺高度靜水壓之作用力。

5.3　　水密門的控制裝置，包括液壓管路和電纜，須盡可能靠近裝設該門的艙壁，以儘量減少在船舶遭受破損時此類裝置也被損壞的可能性。水密門與其控制裝置之定位，應使得當船舶在如第2條定義的船寬之1/5範圍內遭受破損時，位於船舶破損部分以外水密門之操縱不受損害。該範圍之距離應由最深艙區劃分吃水平面上垂直向中心線測量。

6.1　　每一動力式水密滑動門：

.1　　須為垂直或水平運動；

.2　　在第9條規定的前提下，一般限制最大淨開口寬度為1.2公尺。僅當考慮到船舶有效操作所必須時，主管機關可允許設置更寬的門，但須考慮採取包括下列措施在內之其他安全措施：

.1　　須特別考慮到門的強度及其關閉設備，以防滲漏；和

.2　　門須位於*B*/5的破損區域內；

.3　　須配置必要的設備，使用電氣、液壓或主管機關可接受的其他動力形式開啟和關閉門；

.4　　須設置一套單獨的手動機械裝置。它須能從門的任一側手動開啟和關閉該門。此外，還須能在艙壁甲板上方可到達之處，用全周旋轉曲柄轉動或主管機關認為具有同樣安全程度的其他動作關閉該門。旋轉的方向或其他動作的方向應在所有操縱位置上清楚地予以標明。當船舶處於正浮位置時，用手動裝置操作將門完全關閉所需的時間

不得超過90秒。視覺指示器須配備於艙壁甲板上方可及位置，以顯示門是開啟或是關閉；

.5 須設置從門的兩側用動力開啟和關閉門之控制裝置。還須設置第7.1條要求從中央操作控制台用動力關閉該門之控制裝置；

.6 須設置一個與該區域內其他報警器不同的聽覺報警器，當該門用動力遙控關閉時，這種報警器在門開始移動前至少5秒但不超過10秒鐘時發出聲響，且連續發出警報直至該門完全關閉為止。在手動遙控操作的情況下，聽覺報警器僅須在門移動時發出聲響即可。此外，在乘客區域和高環境噪音區域，主管機關可以要求為聽覺報警器增配一個裝在門上的間歇視覺信號；和

.7 用動力關閉門時，關閉速率須大致平均。當船舶處於正浮位置時，從門開始移動至門完全關閉的時間，在任何情況下須不少於20秒，但也不得多於40秒。

6.2 動力式水密滑動門使用的電源須由應急配電板直接供電，或由位於艙壁甲板上方的專用配電板供電。相關之控制裝置、指示器和報警電路須由應急配電板直接供應或由位於艙壁甲板上方的專用配電板供電，且當主電源或應急電源發生故障時，能自動地由第42.3.1.3條要求之臨時應急電源供電。

6.3 動力式水密滑動門須：

.1 中央液壓系統配備兩套獨立動力源，每一動力源由一台能同時關閉所有門的馬達和泵組成。此外，整個裝置的液壓蓄壓器須有足夠的能量，在不利的15度橫傾時至少能操作所有的門3次，即關閉-開啟-關閉。這個操作過程須能夠在泵為蓄壓器處加壓時進行。所選用的液體須考慮該裝置工作時可能遇到的溫度。該動力作業系統的設計須使液壓管路中由單一故障而影響超過1扇門操作之可能性降至最小。該液壓系統須配有用於動力作業系統儲液箱之低液位報警器及低氣壓報警器、或其他能監測液壓蓄壓器內能量損耗的有效裝置。這些報警器須是聽覺和視覺報警器，並且須裝設在第7.1條要求的中央控制台上；或

.2 為每扇門配備一套獨立液壓系統，該系統具有能開啟和關閉該門的馬達和泵組成的動力源。此外，還應配備一個有足夠能量的液壓蓄壓器，在不利的15度橫傾時至少能操作該門3次，即關閉-開啟-關閉。這個操作過程須能夠在泵為蓄壓器加壓時進行。所選用的液體須考慮該裝置工作時可能遇到的溫度。在第7.1條要求的中央控制台上須設置一組低氣壓報警器、或能監測液壓蓄壓器內能量損耗的其他有效裝置。在每個就地操作位置處還須設置能量損耗之指示器；或

.3 為每扇門配備一套獨立電氣系統，該系統具有一台能開啟和關閉該門的馬達組成的動力源。該動力源在主電源或應急電源發生故障時須能自動地由規則42.4.2要求之臨時應急電源供電，且具有足夠的能量，在不利的15度橫傾時至少能操作該門3次，即關閉-開啟-關閉。

對於第6.3.1、6.3.2和6.3.3條所規定的系統，須符合下列要求：動力式水密滑動門的動力系統須與任何其他動力系統分開。電氣或液壓動力作業系統(不包括液壓執行器)中的單一故障須不妨礙任何門的手動操作。

6.4 控制曲柄須裝設在艙壁的兩側地面以上至少1.6公尺的高處，並且其布置須使要通過該門的人員能在開啟位置控制兩側手柄，而不可能在操作時意外地啟動動力關閉裝置。開啟和關閉門時手柄的運動方向須與閘移動的方向一致，並且須清楚地予以標明。

6.5 水密門的電氣設備和部件須盡可能設置於艙壁甲板以上及危險區域和處所之外。

6.6 需裝設在艙壁甲板以下之電氣部件，其外殼須具有適當之防進水功能。*

---

* 參閱下列 IEC 60529:2003 出版物：

.1 達到 IPX 7 保護標準的電機、相關電路及控制部件；

.2 達到 IPX 8 保護標準的門位置指示器及相關電路部件；和

.3 達到 IPX 6 保護標準的門移動報警信號器。

如果主管機關確信能達到同等保護程度，可以准許對電氣部件的外殼作其他的布置。保護標準IPX 8的水壓，應以該部件位置處浸水36小時期間可能出現的壓力為基礎。

6.7　電源、控制裝置、指示器和報警電路須受到保護以防止故障，即某一扇門之電路故障不會引起任何其他門的電路發生故障。一扇門之報警器或指示器電路的短路或其他故障，不得導致該門喪失動力操作。其布置須使位於艙壁甲板以下的電氣設備即使受到水的滲入也不會導致門的開啟。

6.8　動力式水密滑動門的動力作業系統或控制系統中的某一電氣故障，不得導致一扇關閉的門被開啟。應盡可能靠近並連續監控第6.3條要求的每一台發動機之電氣電路，其電源供電之有效性。任何此種供電失效時，應在第7.1條要求的中央控制台上發出聽覺和視覺警報。

7.1　所有動力式水密滑動門的中央控制台須位於第II-2/23條要求的安全中心內。如果安全中心位於駕駛室相鄰的單獨處所內，則駕駛室內須配備一個中央控制台。該中央控制台須有一個「總控制模式」開關，它具有兩套控制模式：一套是「就地控制」模式，它須允許任何門能被就地開啟和在使用後就地關閉，不使用自動關閉裝置；另一套是「關門」模式，它須在船舶處於正浮位置時，於60秒內自動關閉任何開啟著的門。「關門」模式須准許門被就地開啟，而當脫開就地控制機械裝置時須能自動重新關閉該門。「總控制模式」開關一般須處於「就地控制」模式。「關門」模式須僅在緊急情況下或試驗時使用。

7.2　對於須滿足第1.1.1.1條的規定且於2024年1月1日前建造的船舶，駕駛室內的中央控制台須設有表明每扇門位置的示意圖，並附有發光指示器以顯示出每扇門處於開啟還是關閉狀態。紅燈須表示一扇門完全敞開，而綠燈須表示一扇門完全關閉。當門被遙控關閉時，紅燈須以閃光表示門處於中間的位置。指示器電路須獨立於每扇門的控制電路。

7.3　對於2024年1月1日或以後建造的船舶，中央控制台須設有標註每扇動力式水密滑動門位置的示意圖，並附有發光指示器以顯示出每扇門處於開啟或是關閉狀態。紅燈表示一扇門完全敞開，而綠燈表示一扇門完全關閉。當門被遙控關閉時，紅燈須以閃光表示門處於中間的位置。指示器電路須獨立於每扇門的控制電路。如果按照第II-1/8-1.3.1條安裝了船上穩度電腦，穩度電腦亦須配備指示器。

7.4　任何一扇門都不可能從中央控制台遙控開啟。

8.1　如果主管機關認為有必要，則可在中間甲板上分隔貨物之水密艙壁上裝設構造良好的水密門。此類門可以是鉸鏈式、滾動式或滑動式，但不能為遙控式。它們須裝在最高處並須盡可能遠離船殼外板，但無論如何其垂直外緣不得位於距船殼板小於第2條定義的船寬的1/5處，該距離應在最深艙區劃分吃水平面上垂直向中心線測量。

8.2　此類門如果在航行中可以接近使用，則須配備裝置防止其被擅自開啟。如擬裝設此類門，其數量及布置均須經主管機關特別考量。

9　可移動式平板門不允許裝在艙壁上，機器處所除外。主管機關可以允許在每一層水密艙壁上最多裝設一扇寬度超過第6.1.2條規定的動力式水密滑動門，以取代這些可移動式平板門，但除在緊急情況下船長評估需要外，這些門應在航行中保持關閉。此類門不需滿足第6.1.4條關於在90秒之內用手動操作裝置完全關閉門的要求。

10.1　凡從船員艙室通至機器處所之圍壁通道或管道、或用於管路或任何其他用途的圍壁通道或管道，如穿過水密艙壁，則其須為水密，並須符合第16-1條的要求。在航行中用作通路的每一圍壁通道或管道，至少其一端的通道須通過保持足夠高度水密之圍壁，並能從艙壁甲板以上出入。圍壁通道或管道之另一端通道，可由一扇水密門出入。此類圍壁通道或管道不得通過在防撞艙壁後的第一層艙區劃分艙壁。

10.2　凡擬裝設穿過水密艙壁之管道時，須經主管機關特別考量。

10.3　如果連接冷藏貨物處所和通風設備的圍壁通道或強力通風筒穿過一層以上之水密艙壁，此類開口的關閉裝置須由動力操作，且能由位於艙壁甲板以上的中央控制處將其關閉。」

第15條 - 客船艙壁甲板及貨船乾舷甲板以下船殼外板上之開口

7　第9條替換如下：

「9　對於須滿足規則1.1.1.1之規定且於2024年1月1日前建造的船舶，在客船艙壁甲板及貨船乾舷甲板以下設置的舷門、裝貨口和加油口須為水密，且在任何情況下均不得使其最低點位於最深艙區劃分吃水以下。」

8　新的第9條後新增第10條，並刪除現有第10.1和10.2條。

「10　對於2024年1月1日以後建造的船舶，在客船艙壁甲板及貨船乾舷甲板以下的船側裝貨口和其他類似開口(例如舷門和加油口)，須裝有設計為確保與周圍船殼外板相同水密性和結構完整性之門。除非主管機關另有許可，否則這些開口應向外開啟。此類開口之數量應為配合船舶之設計和正常工作之最小數量。且其設置在任何情況下均不得使其最低點位於最深艙區劃分吃水以下。」

第16條 - 水密關閉裝置之構造及初次試驗

9　　第1.1條替換如下：

「1.1　本條所述之所有水密關閉裝置，例如門、艙口、舷窗、舷門和裝貨門、閥門及管道之設計、材料和構造，均須令主管機關滿意。」

第17條 - 客船艙壁甲板以上的內部水密完整性

10　　第1條替換如下：

「1　對於須滿足規則1.1.1.1規定且於2024年1月1日前建造的船舶，主管機關可要求採取一切合理且可行之措施，以限制海水從艙壁甲板以上浸入與流泛。此類措施可包括裝設局部艙壁或腹板。當局部水密艙壁和腹板裝於水密艙壁上方或緊鄰其附近的艙壁甲板上時，須與水密船殼外板和艙壁甲板連接，以便在船舶破損傾斜的情況下限制海水沿甲板流動。如局部水密艙壁與其下方的艙壁錯開，則兩者間的艙壁甲板須為有效水密。若開口、管道、排水口、電纜等通過位於艙壁甲板浸沒部分之局部水密艙壁或甲板，須做好布置以確保艙壁甲板以上結構的水密完整性。*」

---

* 參閱關於客船艙壁甲板以上浸水邊界完整性的指導說明，以合理適用經修正的《*1974* 年安全公約》第*II-1/8* 條和第 *20.1* 條(可能經修正的MSC/Circ.541 號通告)。

11　　於新的第1條後新增第2和3條，後續段落依序重新編號：

「2　　2024年1月1日以後建造的船舶，用以限制海水在艙壁甲板以上浸入與流泛的內部水密布置，須符合為滿足B-1和B-2部分(如適用)的穩度要求。當通過內部水密邊界之管道、排水口、電纜等在破損情況下於進水中期或最後階段浸沒時，其對於實際艙區劃分指數A數值有所貢獻，該布置應確保其水密完整性。

3　　2024年1月1日以後建造的船舶，位於艙壁甲板以上、以及中期或最後階段最嚴重進水水線以上之內部水密艙區劃分布置中的門，當在任何破損情況所要求的正穩度範圍內浸沒，且其對於實際艙區劃分指數A數值有所貢獻，則其須能夠防止水通過。這些門可保持打開，前提是可以從駕駛室遙控關閉。這些門須能隨時立即關閉。」

第17-1條 - 駛上駛下客船的船體及上層建築之完整性、破損預防和控制

12　　第1.1至1.3條替換如下：

「1.1　所有從駛上駛下甲板通向艙壁甲板以下處所的通道口之最低點，至少須高出艙壁甲板2.5公尺，除非通道口需滿足第1.2和1.3條的規定。

1.2　　如設有通至艙壁甲板以下處所的車輛坡道，則其開口的關閉須能夠保持風雨密，以防止從下面進水，並在駕駛室裝有報警器和開啟/關閉之指示器。如果甲板是根據規則7-2.6之水密橫向邊界，則關閉之方式須為水密。

1.3　　依據規則23.3及23.6，主管機關可以允許因船上某些工作之必須(如機器和儲藏品的移動)，設置通向艙壁甲板以下處所之特別通道，但是該通道須為水密，並在駕駛室裝有報警器和開啟/關閉之指示器。」

B-4 部分
穩度管理

第19條 - 損害管制資訊*

* 參閱《給船長之損害管制圖及資訊準則》(經MSC.1/Circ.1570號通告修正的第MSC.1/Circ.1245號通告)，和液貨船破損穩度要求驗證準則(MSC.1/Circ.1461號通告)。

13　　現有第4條後新增第5條：

「5　　對於2024年1月1日以後建造、且適用規則8-1.3之客船，損害管制資訊應包括由船上穩度電腦提供之破損穩度參考資料(如有安裝)，以及岸基參考資料(如有提供)。」

第21條 - 客船水密門等的定期操作和檢查

14　　第1條替換如下：

「1　　水密門、舷窗、閥門以及流水孔關閉機制之操作試驗，須每週進行一次。對航程超過一週的船舶，在離港前須進行一次全面操作試驗，此後在航行中至少每週進行一次。」

第22條 - 進水等之防止和控制

15 第1和4條中，對「第13.10條」之引用替換為「第13.9條」。

16 第5和6條替換如下：

「5 依據規則13.8.1在甲板間上分隔貨物處所之水密艙壁上設置之水密門，須在啟航前關閉，並在航行中保持關閉；此類門開啟或關閉的時間應記錄於主管機關所規定的航海日誌中。

6 對於須滿足規則1.1.1.1規定且於2024年1月1日以前建造的船舶，設置在客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板以下的舷門、裝貨門及裝燃料門，在啟航前須確實關閉並緊固成水密，並在航行中保持關閉。」

17 現有第6條後插入新的第7條，後續段落依序重新編號：

「7 對於2024年1月1日以後建造的船舶，設置在客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板以下的舷門、裝貨門及裝燃料門以及所有水密艙口，在啟航前須確實關閉並緊固成水密，並在航行中保持關閉。但船長可以允許在航行中有限的時間段內打開水密艙口，以允許通行或進入。之後須將其關閉。」

18 重新編號的第8.2條中，對「第7.1條」之引用替換為「第8.1條」。

19 重新編號的第8.4條中，現有文字「第7.1至7.3條」由「第8.1至8.3條」替換。

20 重新編號的第10條中，現有文字「第7.1和7.4條」由「第8.1和8.4條」替換。

21 重新編號的第11條中，對「第7條」之引用替換為「第8條」。

22 重新編號的第12條中，對「第12條」之引用替換為「第13條」，以及對「第13條」之引用替換為「第14條」。

23 重新編號後之第14.2條替換如下：

「.2 如某船在浮於其最深艙區劃分吃水時有一個或數個舷窗位置適用第14條的要求，主管機關可指明其平均吃水限制；在此限制吃水時，這些舷窗窗台將高於平行於客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板邊線所繪的、最低點在對應於限制平均吃水的水線以上1.4公尺加2.5%船寬的一條線；在該限制吃水時，准許啟航而不必事先將這類舷窗關閉和鎖緊，在航行中開啟這些舷窗由船長負責。在現行1966年載重線國際公約所定義之熱帶區域內，該限制吃水可增加0.3公尺。」

24 刪除重新編號的第17條。

第23條 - 對駛上駛下客船之特殊要求

25 第5條中，對「第22.12條」之引用替換為「第22.13條」。

D 部分
電氣設備

第42條 - 客船應急電源

26 第4.2條中，對「第13.7.3.3條」之引用替換為「第13.6.3.3條」，以及對「第13.7.2條」之引用替換為「第13.6.2條」。

***

MSC.475(102)決議案
(2020年11月11日採納)

國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF 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的第 28(b)條，

還回顧以MSC.391(95)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("the IGF Code")，根據1974年海上人命安全國際公約(SOLAS)("本公約")第II-1章已成為強制性章程，

進一步回顧本公約第VIII(b)條及規則II-1/2.28有關國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程之修正程序，

在其第102屆會議上，審議了依據本公約第VIII(b)(i)條分發有關國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案，

1 根據本公約第VIII(b)(iv)條，採納國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案，其內容載於本決議案之附錄；

2 根據本公約第 VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2023年7月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一本公約締約國政府或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%之締約國政府，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請本公約各締約國政府注意，根據本公約第VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，將於2024年1月1日生效；

4 提請秘書長根據本公約第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國政府之本組織各會員。

附錄

國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)修正案

A-1 部分
對使用天然氣燃料船舶之特殊要求

6 – 燃料容載系統

6.7 壓力釋放系統之規定

1 修正規則 6.7.1.1，內容如下：

"所有燃料儲存櫃(fuel storage tanks)均須備有合適於其燃料容載系統之設計以及其所裝載的燃料之壓力釋放系統。所承受的壓力可能超過其設計承受能力(design capabilities)之燃料存儲艙處所、屏蔽間處所和艙櫃連接處所(tank connection spaces)，也應備有合適之壓力釋放系統。6.9中規定之壓力控制系統應獨立於壓力釋放系統。"

11 – 消防安全

2 於現有規則 11.7 後新增規則 11.8，內容如下：

"**11.8 燃料準備室滅火系統規定**

對於2024年1月1日以後建造的船舶，裝有泵、壓縮機或其他具有火災風險之燃料準備室，須配備符合海上人命安全國際公約規則II-2/10.4.1.1所規定之固定式滅火系統，並考慮到撲滅氣體火災所需之必要濃度/施用率。"

B-1 部分

16 – 製造、工藝和試驗

16.3 燃料容載系統之金屬材料銲接及非破壞試驗

3 修正規則 16.3.3.5.1，內容如下：

".1 拉伸試驗：十字銲之抗拉強度，不得低於相應母材之指定最低抗拉強度。對於如鋁合金之材料，應參考6.4.12.1.1.3有關於低匹配銲縫之銲接金屬強度之規定(當銲接金屬的抗拉強度低於母材的抗拉強度時)。在任何情況下，皆須記錄試片之斷裂位置以供查核；"

***

MSC.476(102)決議案
(2020年11月11日採納)

國際載運散裝液化氣體船舶構造與設備章程 (IGC 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的第 28(b)條，

注意到以MSC.5(48)決議案採納之國際載運散裝液化氣體船舶構造與設備章程("the IGC Code")，根據1974年海上人命安全國際公約("本公約")第VII章已成為強制性章程，

還注意到本公約第VIII(b)條及規則VII-1/11.1有關國際載運散裝液化氣體船舶構造與設備章程之修正程序，

在其第102屆會議上，審議了依據本公約第VIII(b)(i)條分發有關國際載運散裝液化氣體船舶構造與設備章程修正案；

1 根據本公約第 VIII(b)(iv)條，採納國際載運散裝液化氣體船舶構造與設備章程修正案，其內容載於本決議案之附錄；

2 根據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2023年7月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一本公約締約國政府或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%之締約國政府，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請本公約各締約國政府注意，按本公約第 VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第 2 段獲得接受後，將於 2024 年 1 月 1 日生效；

4 提請秘書長根據本公約第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及其附錄之副本送交非本公約締約國政府之本組織各會員。

附錄

國際載運散裝液化氣體船舶構造與設備章程 (IGC Code)修正案

第6章
構造材料和品質控制

6.5 金屬材料銲接及非破壞試驗

6.5.3 液貨艙和壓力容器處理之銲接程序試驗

1 現有第 6.5.3.5.1 段替換如下：

".1 拉伸測試：十字銲之抗拉強度，不得低於相應母材之指定最低抗拉強度。對於如鋁合金之材料，應參考4.18.1.3有關於低匹配銲縫之銲接金屬強度之規定(當銲接金屬的抗拉強度低於母材的抗拉強度時)。在任何情況下，皆須記錄試片之斷裂位置以供查核；"

***

MSC.478(102)決議案
(2020年11月5日採納)

航海人員訓練、發證及航行當值標準章程B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(STCW公約)規則I/1.2.4，關於航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)B部分之修正程序，

注意到STCW公約要求載於STCW Code表B-I/2中之證書或書面證明清單，應為STCW公約締約國、主管機關、港口國管制當局、認可組織和其他相關單位提供最新且明確之指南，

在第102屆會議上，審議了人因、訓練與當值標準次委員會第6次會議建議之STCW Code B部分修正案，

1 採納STCW Code B部分修正案，其文本載於本決議附錄；

2 建議各締約國將STCW Code B 部分修正案作為實施、適用和執行措施之建議指南，以一致地方式全面和完整地實施本公約；

3 決議所述修正案應於2021年1月1日生效。

附錄

航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)
B 部分修正案 *

第I 章– 關於總則之指南

1　　第B-I/2節之”表B-I/2”由以下替換：

“表B-I/2

STCW Convention所要求之證書或書面證明清單

下表明確描述本公約中所有證書或書面證明之持有人，授權其在船舶上得履行之能力、職責、功能及被指派之特定職能。這些證書應符合規則I/2中關於語言和可取得原始證書之要求。

下表也參考了簽署、登記和重新生效之相關規則及要求。

規則	證書或書面證明類型及簡介	要求持有證書或書面證明的船員	證明認可證書的簽署[1]	登記要求[2]	證書重新生效或維持證書所要求之適任標準[3]
II/1 、II/2 、II/3 、III/1、III/2、III/3、III/6、IV/2、VII/2	適任證書 [4]	船長、甲級船員和全球海上遇險及安全系統無線電操作員	是	是	是[5]
II/4 、II/5 、III/4、III/5、III/7、VII/2	專業訓練證書	航行當值或輪機當值之乙級船員(正在訓練或其職責是非技能性質的乙級船員除外)，以及擔任甲板助理員、輪機助理員或電技匠	否	是	否

* 使用追蹤修訂，以刪除線表示刪除的文本、“灰色陰影”部分所示為所有修訂和新增內容，包括刪除的內容。

V/1-1、V/1-2	專業訓練證書或適任證書– 油輪、化學品船或液化氣體船貨物作業基本訓練	在液貨船上負責特定貨物以及貨物設備有關職責及責任之甲級船員	是	是	是[5]
V/1-1、V/1-2	專業訓練證書或適任證書簽署–油輪、化學品船或液化氣體船貨物作業進階訓練	船長、輪機長、大副、大管輪和直接負責液貨船上貨物裝卸、運輸中貨物管理、貨物作業、洗艙或其他與貨物相關的操作的任何人員	是	是	是[5]
V/1-1、V/1-2	專業訓練證書或現有專業訓練證書簽署–油輪、化學品船或液化氣體船貨物作業基本訓練	在液貨船上負責特定貨物以及貨物設備有關職責及責任之乙級船員	否	是	否
V/1-1、V/1-2	專業訓練證書或現有專業訓練證書簽署–油輪、化學品船或液化氣體船貨物作業進階訓練	除船長和甲級船員外直接負責液貨船上貨物裝卸、運輸中貨物管理、貨物作業、洗艙或其他與貨物相關的操作之任何人員	否	是	否
V/2	書面證明–安全訓練	在客船之客艙空間向乘客提供直接服務之人員	否	否	否

V/2	書面證明–客船群眾管理訓練	符合第II、III、VII章要求適任之客船船長、甲級船員、乙級船員和應急部署表中指定在船舶緊急情況下協助乘客之其他人員	否	否	是[6]
V/2	書面證明–危機處理及行爲管理訓練	客船船長、輪機長、大副、大管輪和應急部署表中指定在船舶緊急情況下負責乘客安全之人員	否	否	是[6]
V/2	書面證明–乘客安全、貨物安全和船體完整性訓練	駛上駛下客船船長、輪機長、大副、大管輪和直接負責乘客上下船、貨物裝卸及繫固或關閉船體開口之所有人員	否	否	是[6]
V/3	專業訓練證書–服務於適用國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程船舶上之基本訓練	在適用國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程之船舶上，負責與管理、使用或緊急情況下處理燃料相關安全職責之船員	否	是	是[6]
V/3	專業訓練證書–服務於適用國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程船舶上的進階訓練	適用國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程船舶之船長、輪機甲級船員和所有直接負責管理和使用燃料及燃料系統之人員	否	是	是[6]

V/4	專業訓練證書– 船舶極區水域營運基本訓練	依國際船舶極區水域營運章程規定：極區水域營運船舶之船長、大副和負責航行值班之甲級船員	否	是	是[5]
V/4	專業訓練證書– 船舶極區水域營運進階訓練	依國際船舶極區水域營運章程規定：極區水域營運船舶之船長和大副	否	是	是[5]
VI/1	專業訓練證書[7]– 基本訓練	作為船舶編制人員，並被指派在船舶操作中，具有安全或防止污染職責而受雇於船上、或從事船上任何職務工作之船員	否	是	是[8]
VI/2	專業訓練證書[7]– 救生艇筏和除快速救難艇外之救難艇	被指定操作救生艇筏、及除快速救難艇外之救難艇之船員	否	是	是[8]
VI/2	專業訓練證書 – 快速救難艇	被指定操作快速救難艇之船員	否	是	是[8]
VI/3	專業訓練證書[7]– 進階滅火	被指定控制消防作業之船員	否	是	是[8]
VI/4	專業訓練證書[7,11]– 醫療急救	被指定在船上提供醫療急救之船員	否	是	否
VI/4	專業訓練證書[11]– 船上醫護	被指定在船上負責船上醫護之船員	否	是	否
VI/5	專業訓練證書– 船舶保全人員	被指定為船舶保全人員之船員	否	是	否

VI/6	專業訓練證書 [9,10] –保全意識訓練	符合國際船舶與港口設施保全章程與其業務有關規定之船上受雇或工作、但不具指定保全職責之船員	否	是	否
VI/6	專業訓練證書 [9,10] – 具有指定保全職責之船員訓練	被指定負責包括防海盜和防武裝搶劫相關活動保全職責之船員	否	是	否

註：

1 證明認可證書之簽署係指以規則I/2第7條為依據之簽署，按照規則I/10第1條規定之條件簽發。按照規則I/10第5條規定之條件，亦可接受已向主管機關提交簽署申請之文件證明。

2 要求登記係指依據規則I/2第14條成為登記之一部分。

3 證書重新生效或維持證書所要求之適任標準係指，按照規則I/11確定持續之專業適任能力，進行適當之知識更新訓練，或提供證明已按照規則V/2和規則V/3，以及第A-VI/1至A-VI/3節之規定(如適用)達到或維持所要求之適任標準。

4 按照規則VIII，如果一船員擔任其並未持有適當證書之職務，則必須有主管機關簽發之豁免證明。但該要求不適用於無線電操作員(除非有關之無線電規則另有規定)。

5 證書重新生效須按照規則I/11。

6 按照規則V/2第4條和規則V/3第12條之要求，船員須每隔不超過5年接受適當之知識更新訓練，或提供近5年內已達到所要求適任標準之證明。

7 按照規則II/1、II/2、II/3、III/1、III/2、III/3、III/6和VII/2簽發之適任證書包括“基本訓練”、“救生艇筏和除高速救難艇外之救難艇”、“進階滅火”和“醫療急救”之熟練要求，因此，所述適任證書之持有者無需依第VI章要求持有專業訓練證書。

8 符合規則VI/1(基本訓練)有關“人員求生技能”、“防火和滅火”之適任資格，及規則VI/2(救生艇筏和快速救難艇)以及規則VI/3(進階滅火)適任資格之船員，須每5年提供證明已按照第A-VI/1節第3條，第A-VI/2節第5和11條以及第A-VI/3節第5條之規定達到或維持所要求之適任標準。

9 船舶保全人員訓練包含了第A-VI/6節之適任要求，因此，此類專業訓練證書之持有者無需接受進一步訓練以獲得第A-VI/6節有關保全意識和指定保全職責之船員適任資格證書。此外，指定保全職責之船員訓練包含了第A-VI/6節 第4條之適任要求，因此，此類專業訓練證書之持有者無需接受進一步訓練以獲得有關保全意識之適任資格證書。

10 如保全意識訓練或指定保全職責訓練未包含在所簽發之證書資格內，則須簽發專業訓練證書，表明持有者已參加關於指定保全職責之訓練課程。

11 如醫療急救或醫護訓練未包含在所簽發之證書資格內，則須簽發專業訓練證書，表明持有者已參加關於醫療急救或船上醫護之訓練課程。

***

MSC.481(102)決議案
(2020年11月9日採納)

經修訂之救生設備使用和安裝反光材料建議案

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的第28(b)條，

還回顧A.658(16)決議案，大會頒佈了救生設備使用和安裝反光材料建議案、以及救生設備使用和安裝反光材料之技術規範，並要求海事安全委員會對該建議案保持審查，並在必要時向大會彙報，

進一步回顧，在其第31次會議上邀請海事安全委員會審議修訂A.658(16)決議案，以期促進有關加速風化試驗規定之統一以及全球實施，並考慮到其技術性以及便於今後的修訂，以海事安全委員會決議案重新發佈經修訂之建議，

謹記A.886(21)決議案，大會通過該決議決定由海事安全委員會代表本組織行使通過性能標準和技術規範及其修正案之職能，

考慮到國際救生設備章程第1.2.2.7條，救生設備須按照本組織之建議在有助於探測之位置安裝反光材料，

1 通過經修訂之救生設備使用和安裝反光材料建議案和救生設備使用和安裝反光材料之技術規範，分別載於本決議附錄 1 和 2；

2 建議經修正之1974年海上人命安全國際公約之締約國政府做出安排，以確保救生設備按照本決議附錄1所列方式或按主管機關認為實質上相同之其他方式安裝反光材料；

3 建議主管機關將本決議附錄2所列救生設備使用和安裝反光材料之技術規範作為反光材料之標準，該規範之實施將有助於保持救生設備達到所要求之高品質；

4 同意主管機關可以接受已按照A.658(16)決議案安裝反光材料之救生設備；

5 邀請大會廢除第A.658(16)號決議，並核准海事安全委員會採取之行動。

附錄1

經修訂之救生設備使用和安裝反光材料建議案

1 救生艇和救難艇

反光材料應安裝在舷緣上部以及艇外側盡可能靠近舷緣之位置。材料應有足夠的寬度和長度使其最小面積為150 cm^2，並保持適當之間距(中心間之距離約為80 cm)。如有安裝遮篷，則不得遮擋安裝在艇外側之材料，遮篷頂部應裝有與上述材料類似之反光材料，並有適當之間距(中心之間的距離約為80 cm)。對於部分圍蔽或全圍蔽救生艇，應按以下方式放置此類材料：

.1 供水平光束探測—放置在舷緣與固定艇蓋頂部之間高度一半之位置上，並保持適當間距；

.2 供垂直光束探測(如自直升機之光束)—放置在固定艇蓋頂部橫向(或類似)部位外側之四周，並保持適當間距；和

.3 裝在非自動扶正救生艇和救難艇之底部。

2 救生筏

2.1 反光材料應安裝在救生筏遮篷四周。材料應有足夠的寬度和長度使其最小面積為150 cm^2，並以適當間距(中心之間的距離約為80 cm)放置在水線(適當時也包括門口)以上之適當高度上。在充氣式救生筏上，反光材料還應以十字形安裝在筏底下側的中央位置上。十字形的尺寸應為救生筏直徑之一半。在遮篷的頂部也應裝有相同的十字形。

2.2 在沒有遮篷的救生筏上，反光材料應有足夠之寬度和長度使其最小面積為150 cm^2，並以適當間距(中心之間的距離約為 80 cm)裝在浮力室上，使得自空中及船上都能看到。

3 救生圈

應將有足夠寬度(約5 cm)之反光材料環繞在救生圈圈體間距相等的四個位置上，或裝在這些位置的兩側。

4 浮力設備

浮力設備反光材料裝配方式應與無遮篷之救生筏相同，但要視物體之尺寸和形狀而定。使得自空中及船上都能看到此反光材料。

5 救生衣

救生衣應裝有多片反光材料，總面積至少為400 cm^2，其分佈應有助於飛機和船舶從各個方向進行搜尋。對於可反穿的救生衣，無論以何種方式穿上救生衣，均應符合該安排。此類反光材料應放置於救生衣上盡可能高的位置。

6 浸水衣

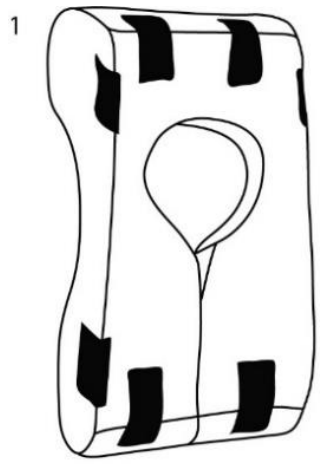
6.1 浸水衣應裝有多片反光材料，總面積至少為400 cm^2，其分佈應有助於飛機和船舶從各個方向進行搜尋。

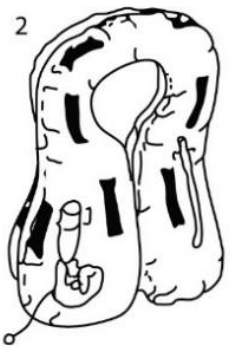
6.2 對於不能自動將穿著者臉面朝上翻轉之浸水衣，其頂部應裝有總面積至少為100 cm^2的反光材料。

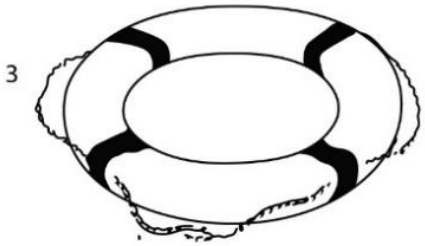
7 一般註解

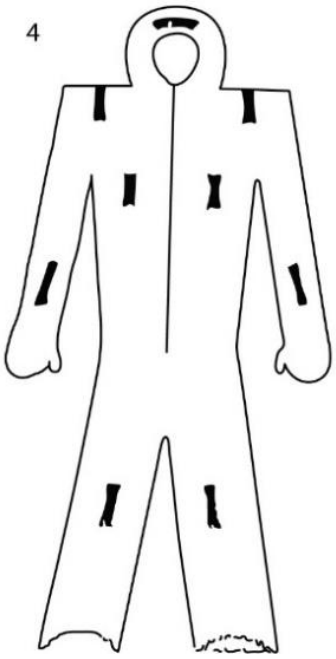
.1 反光材料應符合附錄2中規定之最低技術規範。

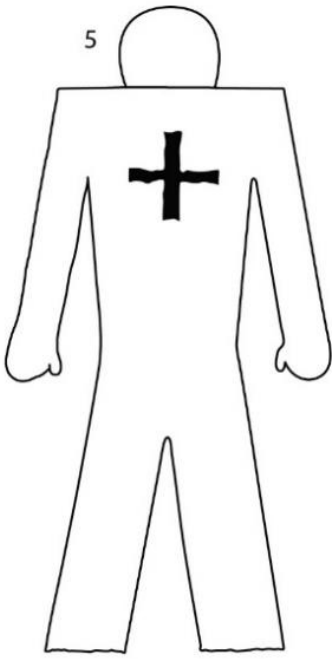
.2 本附錄中的圖示旨在為主管機關提供範例，以便於為按照本建議案安裝反光材料提供指南。


1

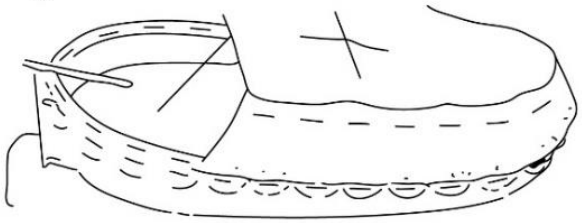

2


3

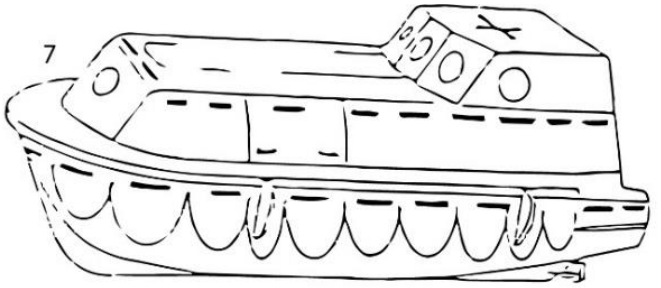

4


5

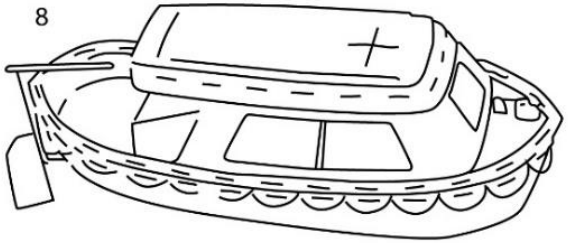
6



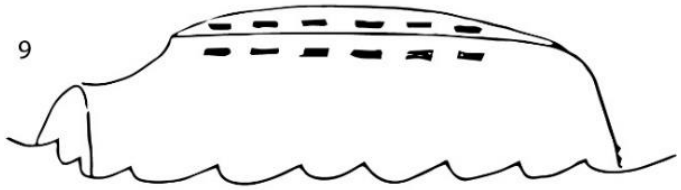
7



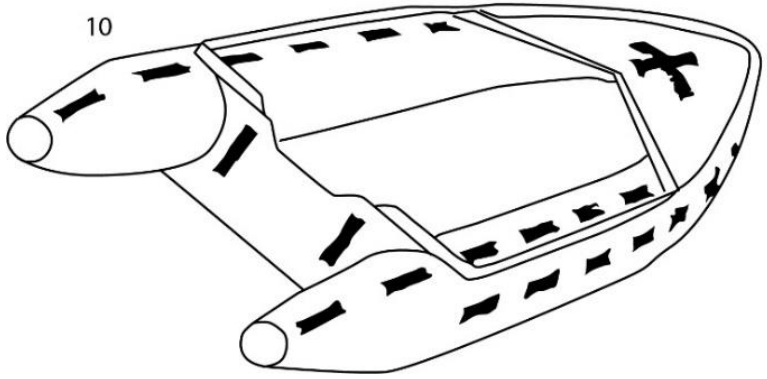
8



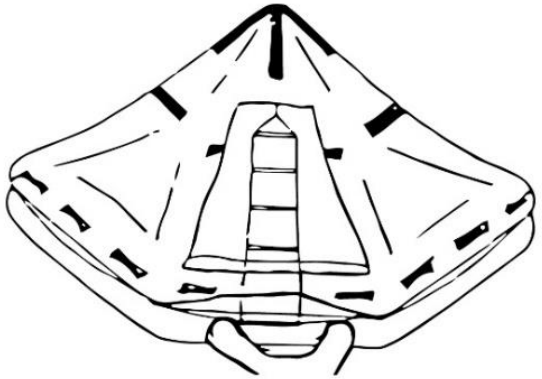
9



10



11



***

附錄2

使用於救生設備之反光材料技術規範

1 適用範圍

本規範描述用於救生設備之柔性或剛性表面、用以協助探測之反光材料。

2 分類

I 型：不適於長期暴露戶外的柔性材料。

II 型：適於長期暴露戶外，具有高度耐候性之材料。

3 性能要求

3.1 光度性能

在依據第4.2節進行試驗時，經國際照明委員會標準光源A(色溫2856K)照射，新的乾燥材料反射面之最小反射係數(R')應達到表3.1的規定。在依據第4.9節進行試驗時，反光材料之亮度不應小於表3.1數值之80%。

表 3.1
$cd \cdot lx^{-1} \cdot m^{-2}$ 式中的最小逆向反射係數 R'

入射角 B_1 (B_2=0)	觀察角			
	0.1°	0.2°	0.5°	1°
5	180	175	72	14
30	140	135	70	12
45	85	85	48	9.4

3.2 加速風化

在依據第4.10節進行試驗時，鋪放在鋁材試驗面板上之材料不應顯示出任何顯著之褪色、龜裂、起泡或尺寸改變，且反光強度不應小於表3.1規定的最小數值的 80%。

3.3 海水浸沒

在依據第4.3節進行試驗時，材料不應顯示出起泡、分層或表面下侵蝕的任何跡象。除了所要求之切口每一邊的5 mm範圍內，材料不應顯示出任何「白化」跡象且反光強度不應降低至低於表3.1中的反光值。

3.4 柔性

在-30°C溫度環境下維持4個小時後，將其繞在3.2 mm之圓筒上，並依據第4.4節進行試驗，反光材料不應有任何龜裂。

3.5 抗拉強度

依據第4.5節進行試驗時，每25 mm寬度之抗拉強度 N(牛頓)為：

無支撐之材料	≥16 N
有機械繫固支撐之材料	≥330 N 縱向 ≥200 N 橫向

3.6 附著強度

僅適用於背面有黏著劑之材料。依據第4.6節進行試驗時，每25 mm寬度之附著強度不應少於16N。

3.7 結塊

依據第4.7節進行試驗時，材料不應顯示出任何結塊。

3.8 耐鹽性

在鹽霧中放置120小時後，用第4.8節所述之稀釋中性洗滌溶液清潔，材料不應顯示出因侵蝕或風化而有損其效果之任何跡象、或反射係數降至低於表3.1中之數值。

3.9 耐溫性

於乾燥空氣中，在65 ± 2°C溫度下放置24個小時，之後在-30 ± 2°C溫度下放置24小時，材料不應顯示出龜裂、變形之任何跡象、或反射係數降至低於表3.1中數值。

3.10 耐黴性

依據第4.11節進行試驗時，鋪放在鋁材試驗面板上之材料不應助長黴菌滋長，反射係數不應降至低於表3.1中之數值，且不應在沒有損壞的情況下從試驗面板上取下。

3.11 耐磨性

依據第4.12節進行試驗時，鋪放在鋁材試驗面板上之材料反射強度不應小於表3.1中規定之最小反射強度數值之50%。

3.12 耐污性和可清潔性

依據第4.13節進行試驗時，鋪放在鋁材試驗面板上之材料不應有任何顯著之可見損壞或永久性污垢。

4 試驗方法及試驗結果之解釋

4.1 試驗條件和樣品數量

在試驗前，應將樣品放在23 ± 1°C之溫度及50 ±5%之相對濕度環境下維持24小時。所有的試驗結果均應由三個以上樣品進行試驗後所得之平均值進行判讀。

4.2 光度性能

應使用國際照明委員會1982年第54號報告建議之一般程序測定光度性能。樣品的尺寸應為150 mm × 150 mm。入射角和觀測角應符合表3.1中之規定。當觀測角半平面環繞基準軸線轉動時，應在增量不大於30°之情況下進行(即轉動角度(Ɛ)為0°、30°、60°、90°、120°、150°和180°)。每一測定之數值為所有必須樣本讀數之平均值。

4.3 海水浸沒

4.3.1 準備一塊75 mm × 150 mm的試驗面板。

(A) 無支撐之材料：在取下保護襯紙後，將樣品鋪放於乾淨之鋁材面板表面上，鋪放樣品時應使用手持滾筒。

(B) 有機械繫固支撐之材料：以膠帶將樣品邊緣黏貼於乾淨之鋁材面板上。

4.3.2 用鋒利的刀片將每一試驗面板上的反光材料沿對角線切割，形成一個"x"形。材料必須被切透至金屬面板。

4.3.3 將試驗面板的一半長度浸入溫度為25°C之4%(按重量計)鹽水溶液中(4g氯化鈉溶解於96 ml之蒸餾水中)，使用玻璃板蓋住玻璃量杯。經過16小時之浸泡後，將面板從量杯中取出，洗去面板上鹽之沉積物，在10分鐘之回復期後對樣品加以檢查，4個小時後再做檢查，以確定是否符合第3.3節所述要求。

4.4 柔性

4.4.1 將樣品維持在-30°C的低溫室中4個小時，並將一個3.2 mm圓筒也維持於相同溫度下。將樣品繞在獨立之圓筒上，用戴手套的手指輕輕按壓。

4.4.2 對於無支撐之材料，在取下保護襯紙後應對黏合劑做滑石處理以防止沾黏。

4.5 抗拉強度

準備三個寬度為25 mm、長度為150 mm的試驗樣品。將樣品插入試驗儀器接頭或夾具中，以使負載均勻地分佈在樣品之整個寬度上，初始試驗之長度為100 mm。在每分鐘300 mm的速度下測定抗拉強度。記錄在斷裂時三個試驗樣品每25 mm寬度的平均抗拉強度(單位：牛頓)。對於無支撐物之材料，在將樣品插入抗拉試驗儀器之前，應先取下保護襯紙。

4.6　附著強度（僅適用於無支撐之材料）

4.6.1　為鋪放材料之每一種表面，各準備三個寬度為25 mm、長度為200 mm之試驗樣品。取下長度為80 mm之保護襯紙，將試驗樣品鋪放於試驗表面上。試驗表面應為鋁材、玻璃纖維強化塑膠，或使用該材料之每種救生衣、救生圈以及充氣式救生筏浮筒之材料。試驗表面之寬度應為50 mm，長度應為90 mm，其厚度應為通常使用之厚度，並應使用適當之溶劑擦拭表面進行適當清潔。

4.6.2　鋪放試樣時應使用直徑80 mm、寬40 mm，外面包有6 mm厚橡膠、硬度為80 ± 1 RHD、總質量為2 kg的實心黃銅圓筒。鋪放上試樣時，用圓筒滾壓3次，留出一段120 mm長、未經鋪放、帶有襯紙之試樣，用以插入試驗儀器之夾具中。將一塊試驗面板在裝有蒸餾水之有蓋容器中浸泡16小時後進行附著強度試驗。將另一塊試驗面板在裝有鹽水(4%氯化鉀，按重量計)之有蓋容器中浸泡16小時後進行附著強度試驗(本試驗方法僅適用於使用黏著劑之反光材料。如果在試驗中某一試驗面板未能通過試驗，則不應認可將此種反光材料附加於試驗面板之材料上)。在180°之角度以每分鐘300 mm之速度向後拉開鋪放之材料，記錄每25 mm寬之附著強度(單位：牛頓)。對需符合第4.10節風化試驗規定之樣品重複上述附著強度試驗。

4.7　壓黏(脫塊?)

將兩塊100 mm × 100 mm之材料反光面相對地疊放在一起，置於兩塊與樣本相同尺寸、3 mm厚的玻璃板之間，並放在65°C的通風爐中。於上方玻璃板中央放置18 kg壓重並關上爐門。8個小時後將試驗組件從爐中取出，拿出玻璃板間的反光材料冷卻 5 min，將兩塊反光材料分開，檢查表面有無附著或剝落之跡象。

4.8　耐鹽性

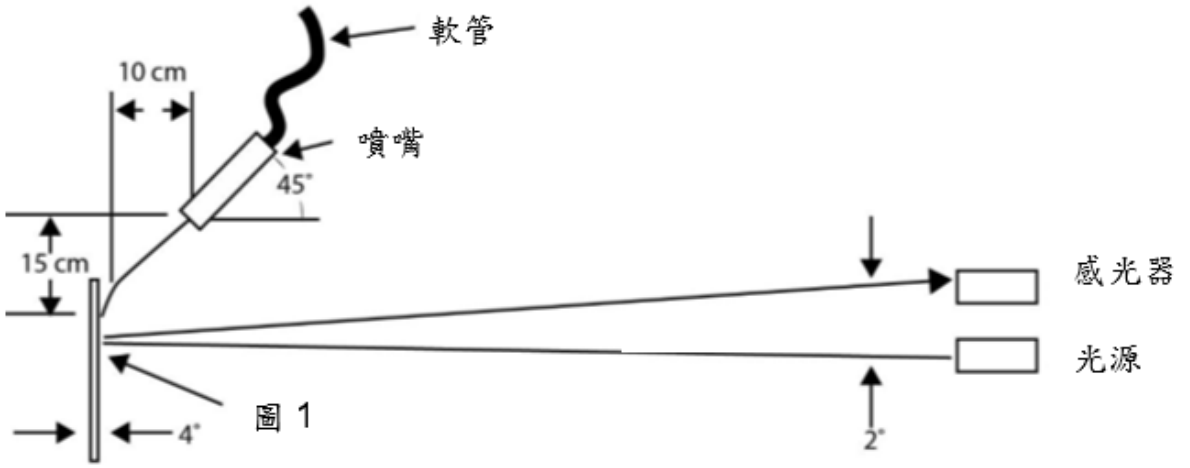
4.8.1　依據第4.3(A)和(B)所述分別準備試樣，並將其置於鹽水噴霧室中進行試驗。

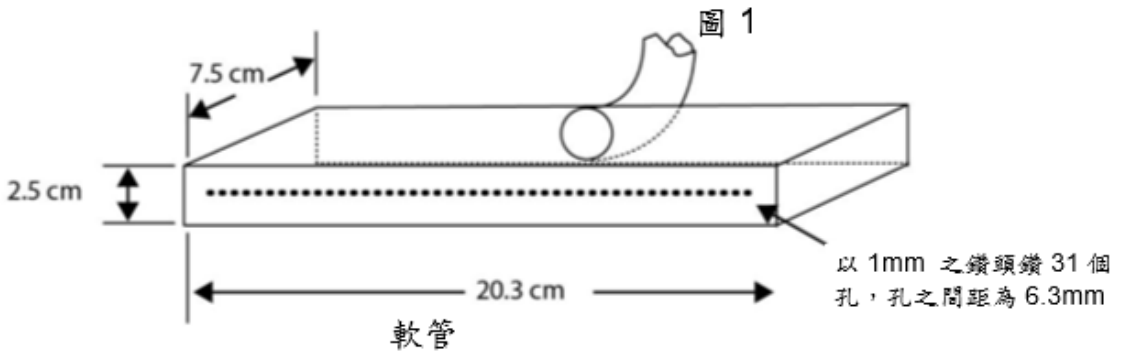
4.8.2　試驗分5次進行，每次22小時，中間有2小時間隔，以讓試樣乾燥。鹽霧應經由霧化產生，在35 ±2°C的溫度下將5份氯化鈉溶解於95份水中成為鹽溶液，所含雜質不得超過0.2%。

4.9　潮濕狀況下的光度性能

將一塊未經風化處理之150 mm × 75 mm試樣垂直裝放，而150 mm那側為橫向擺放。使用足量的水，使試樣的整個表面上都有一層流動的水膜。記錄下觀測角為0.2°、入射角為5°時之反射係數。適當試驗儀器之範例如圖 1 。

圖 1





建議之潮濕試驗設備

4.10 加速風化

4.10.1 材料按下列時間在陽光碳弧老化試驗機中曝射後，依據第4.2節測定材料之光度性能：

I 型材料： 750 小時

II 型材料： 1,500 小時

4.10.2　可以使用除了碳弧以外之其他替代光源，此類光源之曝射時間應具有同等之加速老化程度。加速老化應採用本組織可接受的國際標準之試驗方法。[1]

4.10.3　曝射後，應檢查材料是否符合第3.2節之要求和特性。

4.11　耐黴性

4.11.1　依據第4.3(A)節所述，準備三塊75 mm × 75 mm之試樣面板。再依據第4.3(B)節所述，準備另外三塊試驗面板，使用無生鏽、無污染之夾具或緊固裝置(不使用膠帶)以使材料保持平直。使用土埋法使材料置於黴菌中，為期2周。先將未經處理的400 g/m^{2}至475 g/m^{2}之棉纖維在土床中埋置5天，以驗證黴菌的活性。經過埋置後，如果對照試驗，抗拉強度之損失不少於原先的50%，則此種土壤應被視為合格。

4.11.2　在埋置期結束時，將試驗面板從土床中取出，輕輕沖洗，除去土質，並用於70%乙醇溶液中浸濕之軟布擦淨。在標準條件下對面板做48小時之調節。依據第4.2節測定試樣之光度性能，完成測定後，將材料從試驗面板上取下。

4.12　耐磨性

4.12.1　裝置應由一個裝在一塊金屬板上之電動機和電動機上之裝置組成，使刷具於夾在金屬板上之試驗面板全長範圍進行往復運動。依據第4.3(A)節準備一塊寬150 mm × 長 425 mm的試驗面板，將其牢固地裝在試驗裝置上，將刷具放在面板上。

4.12.2　刷具的墊塊應為鋁材，長90 mm × 寬40 mm，厚12.5 mm。刷具的材料應使用堅硬、黑色、粗大的中國豬鬃毛。墊塊上應有60個直徑為4 mm的孔，並牢固地裝滿鬃毛。豬鬃毛應從墊塊中伸出20 mm，形成一個盡可能平整的摩擦表面。刷具的總重量應為450 ± 15 g。為達到這一重量，可在刷具的上部加繫重量。

4.12.3　啟動電動機。應先調整裝置，使刷具以每分鐘37 ± 2次來回(74 ± 4個衝程)的速度移動。在刷具刷過1000次後，取下面板，用乾淨的染布擦拭。依據第4.2節測定材料的光度性能。

4.13　耐污性和可清潔性

依據第4.3(A)節準備一塊150 mm × 150 mm的試驗面板。在面板整個中部塗上一層寬90 mm × 厚0.075 mm、充分混合過的污染介質將面板弄髒。污染介質由8g碳黑、60g礦物油和32g無氣味礦油精混合而成。用實驗觀察玻璃或類似裝置將弄髒的部分蓋住24小時。取下蓋子，使用清潔、乾燥的軟布擦去污染介質。以礦油精打濕材料，使用在礦油精中浸濕之布擦洗。使用1%之洗滌劑溶液(按重量)在溫水中擦洗、沖淨，再使用清潔、乾燥之軟布擦乾。檢查試樣是否符合第3.12節之規定。

***

[1] 參閱國際標準組織的建議案，特別是ISO 4892-1:2016，和 ISO 4892-2:2013 或 ISO 4892-3:2016 或 ISO 4892-4:2013。

MSC.62(67)/Rev.1決議案

(2020年11月9日採納)

經修訂之液貨船船艏安全通道準則

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，

還回顧本委員會以MSC.57(67)決議案採納了1974年海上人命安全國際公約規則II-1/3-3條，要求所有液貨船，包括氣體運輸船和化學品船須依照本組織制定的準則備有通道，使船員在惡劣的天氣條件下，亦能安全到達船艏，

注意到本委員會以MSC.62(67)決議案採納了液貨船船艏安全通道準則，其為如何確保即使在惡劣天氣條件下為液貨船船員提供通往船艏的安全通道提供了指南，

其第102屆會議上，審議了船舶設計與構造次委員會第7次會議提出之建議，

1 採納經修訂之液貨船船艏安全通道準則，載於本決議案附錄；

2 建議所有相關政府採取適當措施以實施經修訂的準則；

3 廢除MSC.62(67)決議案。

附錄

經修訂之液貨船船艏安全通道準則

舷梯和通道

1　液貨船，包括海上人命安全國際公約規則II-1/2.12定義之油輪、規則VII/8.2定義之化學品船及規則VII/11.2定義之氣體運輸船，應備有通道，以便船員即使在惡劣的天氣條件下，也能安全到達船艏。對於1998年7月1日以後建造之液貨船，通往船艏的方式應為甲板上的通道，或永久固定於船樓甲板或以上甲板、或第一層甲板室水平面上之固定結構並具有足夠強度的舷梯，其應：

.1　寬度不小於1 m，位於或盡可能靠近船舶中心線，且所處位置不會妨礙橫向通過甲板工作區；

.2　在全長範圍內兩側安裝擋腳板以及由支柱支撐之欄杆。該欄杆應包括不少於三道橫桿，最低一道橫桿距舷梯或通道以上不超過230 mm，且最高一道橫桿距舷梯或通道至少1 m，中間橫桿間距不應大於380 mm。支柱之間距不大於1.5 m。在乾舷甲板以上，位於或盡可能靠近船舶中心線的固定通道無需安裝踏板；

.3　由耐火和防滑材料製成；

.4　設有通往甲板之開口及梯子(適當時)。開口間距不應大於40 m；

.5　若所通過之露天甲板長度超過70 m，在舷梯或通道每間距不超過45 m處應設有遮蔽處所。每一此類遮蔽處所應至少容納1人，且在惡劣的天氣條件下，對於前方及左右兩側提供保護；和

.6　如果管道或其他固定構件構成通道之障礙，應提供通過此類障礙之方法。

2　對於受空間大小限制的液貨船，諸如小型液貨船，或大乾舷液貨船(例如氣體運輸船)，主管機關可以接受替代或修改之布置，只要此類替代或修改之布置達到船艏安全通道同等的安全水準。

3　對於1998年7月1日以前建造的液貨船，可接受主管機關已批准的布置，只要此類現有布置達到船艏安全通道同等之安全水準。

***

MSC.1/Circ.1619

用於繫泊布置設計和挑選安全繫泊之適當繫泊設備及艤裝件之準則

1. 海事安全委員會於第102次會議(2020年11月4日至11日)審議船舶設計及建造次委員會第6次會議(2019年2月4日至8日)的提案，並認識到為安全繫泊工作而設計繫泊布置和選擇適當的繫泊設備和艤裝件之重要性，為能確保和預計將於2024年1月1日生效、經MSC.474(102)號決議修訂的《安全公約》第II-1/3-8條規定統一辦理，批准附錄中所列用於繫泊布置設計和挑選安全繫泊之適當繫泊設備及艤裝件之準則。

2. 邀請會員國提請船舶設計方、造船廠、船舶所有人、船舶管理者、光船租賃者和其他負責設計繫泊布置和選擇適當繫泊設備及艤裝件的組織或人員注意所附準則。

3. 還邀請會員國提請船長、高級船員和船員以及所有其他有關各方注意所附準則。

***

* 重新發布係參考正確之第 MSC.474(102)號決議案，其封面第一段。

附錄

用於繫泊布置設計和挑選安全繫泊之適當繫泊設備及艤裝件之準則

1. 介紹

1.1 隨著時代演進，船舶設計已逐步優化並增加大幅度的複雜性，特別是大型船舶的設計；不過這演進尚未擴展到船舶繫泊布置的設計。這些準則支持《海上人命安全國際公約》中有關繫泊布置規定的適用性，並鼓勵在設計新船時充分考慮船舶的職業安全和安全繫泊。繫泊布置設計之改進應可提升拖曳和繫泊作業期間的可用性和安全性。

1.2 經修訂的《海上人命安全國際公約》(SOLAS)第 II-1/3-8.7 和 II-1/3-8.8 條規定，對於 2024 年 1 月 1 日以後建造的總噸位 3000 以上的船舶，應設計繫泊布置，並選擇包括纜繩在內的繫泊設備，以確保船舶的職業安全和繫泊安全；而在 2024 年 1 月 1 日以後建造的總噸位未滿 3000 之船舶，須在合理切實可行範圍內儘量符合本規定，或符合主管機關所定之標準。

1.3 本準則為繫泊布置的設計以及繫泊設備和艤裝件的選擇提供了一種方法，這些方法應與人體工程學和可用性原則結合使用。

2. 定義

就本準則而言：

2.1 繫纜設計破斷力(LDBF)係指將使新的、乾燥的、編接的繫纜破斷之最小力。適用於所有合成繩索的材料。

2.2 繫泊區域係指船舶上安裝繫泊設備和進行纜繩操作的專用區域。它還包括在繫泊設備發生回彈或其他故障時，存在人員受傷風險的區域。一艘船上可能有多個繫泊區域。

2.3 繫泊布置係指與繫泊工作有關的船舶繫泊設備和艤裝件的配置以及其他設計特徵，如照明和通信設備。

2.4 繫泊設備和艤裝件係指繫泊絞車、絞盤、繫纜樁、繫纜柱、導纜器、滾柱、導纜孔等物件，還包括繫纜。

2.5 繫纜係指除承力索外，用於繫泊作業的繩索、鋼絲索和其組合，但包括繫泊短纜(Tail)*。

2.6 繫泊作業係指船舶的正常繫泊和解纜，包括相關的港內拖曳活動。

2.7 繫泊人員係指被任命協助在港口海事服務框架內，於岸上或繫泊船上從事繫泊和解纜活動的人員。

2.8 船上人員係指在繫泊作業期間，被指派負責監督或在繫泊區域工作的人員。

2.9 船舶設計最小破斷負荷(MBLSD)係指，為滿足繫泊限制要求而設計的船上艤裝件和支撐船體結構的新的、乾燥的繫纜，其最小破斷負荷。

2.10 監督人員係指在繫泊作業期間，負責監督繫泊區域之船上人員。

2.11 拖曳和繫泊布置計畫係指經修訂的《船上拖曳和繫泊設備指南》(MSC.1/Circ.1175/Rev.1)附錄第 5 節所述的計畫。本計畫提供有關船舶上拖曳和繫泊艤裝件、繫纜、繫纜裝置及可接受的繫泊環境條件之具體資訊。

*有關Tail一詞之翻譯：依本案第一期期中審查之建議譯為「繫泊短纜」；惟經後續查詢相關文獻，該字亦可指纜繩的尾端做特別處理，端點彎折後絞回原繩體之部分，故於註解處補充其他文件之翻譯文字供後續參考使用，即「纜尾」或「尾繩」。

2.12 工作負荷限值(WLL)係指繫纜在作業中應承受的最大負荷，根據相關環境繫泊限制要求計算得出。

3. 目標

設備選擇和繫泊布置設計的安全目標應是促進繫泊作業安全，減少因設備和艤裝件之布置選擇不當而對船上人員和繫泊人員造成的風險。

4. 功能目標

4.1 船舶應配備合適於其船型和尺寸的繫泊設備和艤裝件。此外，船舶所提供的繫纜應能與船上安裝的設備和艤裝件相匹配。為實現第 3 節所述合適的設備選擇和繫泊布置設計安全之目標，應採用以下功能目標。

4.2 繫泊設備及艤裝件應符合以下要求：

.1 布置時儘量減少對進出及操作繫泊設備之阻礙；

.2 布置時儘量減少對進出工作處所造成的阻礙，並儘量減少繫泊區域的視線阻礙；

.3 於船舶正常運行期間，布置時儘量減少複雜繫纜配置的需求；

.4 選擇和布置時，儘量減少在有負荷時手動處理繫纜的需要；和

.5. 選擇和布置時，儘量減少參與繫泊作業的人員暴露於繫纜的動態負荷狀態中。

5. 實現功能目標

為滿足功能目標，應從設計過程的最初始階段開始考慮以下設計和設備特性。

設備、艤裝件和繫纜的選擇不應獨立進行。為促進繫泊作業安全，繫泊設備、艤裝件和繫纜必須視為一個完整的系統，其中所有元件都是相容的。

用於繫泊布置設計和挑選安全繫泊之適當繫泊設備及艤裝件之準則應與 MSC.1/Circ.1175/Rev.1 通告一起使用。

本節應在適當的船舶尺寸和允許用途的範圍內實施。

5.1 繫泊布置設計

5.1.1 為了在船舶正常運行期間儘量減少對複雜繫纜配置的需要，繫泊絞機和導纜器的位置，應能讓拖曳和繫泊佈置圖中所述的每條繫纜均得以直接、無障礙地通過繫泊絞機和導纜器。最好為每條繫纜提供一個專用導纜口。

5.1.2 不可能採用直線時:

.1 與直線偏移的方式，應以通過基座導纜器、滾動導纜器或類似裝置操作，以減少纜繩/艤裝件之間的摩擦並減少彎曲損失。應避免使用無摩擦保護裝置的鋼製艤裝件，如承架或繫纜樁；

.2 纜繩應以最短的路線穿過從絞車到導纜器的繫泊區域；和

.3 應儘量減少繫纜方向的變化，以防止由於彎曲損失和引入複雜的回彈區域而導致繫纜強度降低。

5.1.3 為負責和監督繫泊作業，繫泊區的設計應使監督人員能夠暢通無阻地看到已安裝的繫泊設備和艤裝件。這應包括提供一個平臺或其他適當的方式，通過該平臺，監督人員可以從一個沒有危險的位置獲得繫泊區域和繫泊布置的暢通無阻的視野。

5.1.4 繫泊布置的設計應於繫泊區域內，確保船上人員以及作業的纜繩之間，其視野無阻礙。

5.1.5 應提供繫泊絞機控制裝置予絞車操作員操作，其位置應確保絞機操作員在不離開絞機控制裝置的情況下，能夠直接看到正在作業的繫泊區域內的纜繩。絞機控制裝置的位置應遠離危險。

5.1.6 在黑暗時或能見度受限的情況下，甲板照明應能提供清晰地看到繫泊區域的設備和營運中的纜繩之視野。

5.1.7 繫泊布置和繫泊區域的設計應考慮以下限制：

.1 岸上繫泊布置的預期變化，以及保持繫纜配置靈活性以實現適當限制能力的需要；

.2 船舶的結構構件，包括住艙、通風排氣口、貨物設備或類似對接近繫泊裝置造成阻礙之障礙物；和

.3 繫泊設備及艤裝件的位置和選擇之特殊要求，例如運河的特殊要求。

5.1.8 除非船舶的尺寸和特殊特性不允許，否則繫泊區域內的設備和艤裝件的位置應確保在繫泊作業期間，船上人員能夠暢通無阻地進入以下區域：

.1 繫泊絞機和絞機控制裝置；

.2 繫泊艤裝件;

.3 繫纜和繫纜存放；和

.4 船側導纜器和絞機之間的空間，以便繫泊人員在必要時安全地在繫纜上使用繫纜制動索。

5.1.9 繫泊布置的設計應避免使船上人員暴露於繫纜的回彈或突然移動之張力下。在這方面，應考慮採取以下措施：

.1 將絞機放置在靠近船邊導纜器的位置。絞機的位置不得使繫纜呈不適當的繫纜方向，或阻擋或以其他管道干擾額外繫纜的船邊導纜孔之使用，在繫泊操作期間連接拖船進行拖曳，或安全繫泊船舶的能力；

.2 在屏蔽後面圍封繫纜，前提是這種圍封不會對繫泊系統的效能產生不利影響，也不會妨礙對設備、艤裝件和繫纜的有效檢查和維護；

.3 替代設計係指在張力或潛在張力下，使船員無需靠近或非必須通過繫纜之設計；

.4 使用適當的替代方法繫泊船舶，包括但不限於自動繫泊系統；或

.5 將繫纜永久固定在繫泊絞機上。

5.1.10 繫泊區域應視為潛在的回彈區，並應提供標示，以述明相關情況。

5.1.11 為儘量減少手動操作拖纜和繫纜的需要，應考慮以下措施：

.1 設備和艤裝件的布置應儘量縮短可能需要處理之任何繫纜間的距離；

.2 使用固定或專用繫纜，考慮到需要避免不適當的繫纜方向，或阻擋或以其他管道干擾額外繫纜的船邊導纜孔的使用，在繫泊操作期間連接拖船進行拖曳，或安全繫泊船舶的能力；

.3 該配置之設計應能防止人為干預將繫纜從儲存捲筒轉移到繫泊絞車捲筒，反之亦然；

.4 使用纏繞設備；

.5 額外繫纜應可立即使用，前提是其存放不會干擾繫泊設備的安全操作；和

.6 配置足夠數量的繫泊絞車，以便在繫泊作業期間，儘可能減少手動使用捲索鼓、止動器、絞盤和繫纜柱。

5.1.12 繫泊布置設計應考慮有關繫泊設備和艤裝件的適當行業指南中所包含的有效繫泊布置原則。

5.2 設備、艤裝件和繫纜的選擇

5.2.1 絞車的選擇應考慮下列內容：

.1 具有替代捲筒布置(包括分體式捲筒布置)的絞車的可用性，這可以減少繫泊操作期間手動處理繫纜的需要；

.2 絞盤控制裝置的定位，包括絞盤遙控裝置的可用性，以提高視線，減少操作員暴露於彈回的風險；

.3 恆定張力絞車的可用性及其對船舶正常運行的適當性；和

.4 限制噪音，以確保繫泊作業期間的適當通信。

5.2.2 艤裝件的選擇應考慮以下內容：

.1 艤裝件設計使用的繫纜類型。艤裝件的設計或選擇及其船體支撐結構的設計應按照 MSC.1/Circ.1175/Rev.1 進行；

.2 與繫纜接觸的繫泊艤裝件表面直徑 D 與繫纜直徑 d(D/d 比)有關，以減少或減輕彎曲強度損失；和

.3 艤裝件的承載面需儘量減少因摩擦和磨損造成的損壞。

5.2.3 繫纜的選擇應考慮：

.1 根據 MSC.1/Circ.1175/Rev.1 附件 A 的繫泊限制指南；

.2 與繫纜接觸的繫泊艤裝件表面直徑 D 與繫泊纜直徑 d（D/d 比），以減少或減輕彎曲強度損失

.3 繫纜 MBLSD 的相容性和船上安裝的繫泊絞車的制動能力；

.4 繫纜設計破斷力(LDBF)為 MBLSD 的 100%至 105%；

.5 繫纜的特性和限制，包括船舶正常運行期間預期的材料特性和環境運行條件；

.6 發生故障時繫纜的預期表現；

.7 繫泊短纜的使用對高剛度繫纜儲能和回彈的影響；和

.8 應儘可能使用相同直徑和類型(如材料)的繫纜，至少對於相同用途的繫纜(如首纜、橫纜或纜繩)須如此。

5.2.4 為避免繫泊絞車、艤裝件和繫纜超載，應考慮選擇制動能力小於繫纜的船舶設計最小破斷負荷或制動能力可調的繫泊絞車。

5.2.5 艤裝件，特別是船邊導纜器的位置應儘量減少船舶正常運行期間繫纜磨損的可能性。

5.2.6 設備和艤裝件(包括纜繩)的選擇應考慮於適當工業指南中所包含的有效繫泊布置原則。

5.2.7 繫泊設備、艤裝件和繫纜應始終在設計、直徑、強度、適用性等方面相容，並與繫泊布置的原始目的和概念保持一致。

5.2.8 負荷極限

5.2.8.1 儘管有第2.1段中的定義，尼龍繫纜的LDBF應在潮濕和編接條件下進行試驗。

5.2.8.2 船舶繫泊系統的所有構件，在規定公差範圍內，應根據MBL_{SD}進行選擇。

5.2.8.3 選擇繫纜時，LDBF應為MBL_{SD}的100%至105%。

5.2.8.4 繫纜的WLL應作為使用者的操作限值，不得超過該限值。WLL表示為MBL_{SD}的百分比，應在繫泊作業分析中用作限值。鋼索的WLL為MBL_{SD}的55%，所有其他繩索(合成)的WLL為MBL_{SD}的50%。

6. 偏差紀錄

6.1 “拖曳和繫泊布置計畫”的補充文件，應記錄與以下段落有關的不同之處(如有時)：

.1 5.1.2 (無法直線穿越處理);

.2 5.1.4 (無受限視界);

.3 5.1.5 (絞車操作員的保護);

.4 5.1.8 (穿越繫泊設備及艤裝件);

.5 5.1.9 (船上人員暴露在纜繩的張力下); 和

.6 5.1.11 (盡可能減少拖曳和繫泊的手動操作需求).

6.2 此紀錄應包括此類偏差的理由和合適的安全措施（如有時）。

6.3 拖曳和繫泊布置計畫中應包括補充文件之參考書目，以使船上人員瞭解繫泊作業期間需要考慮的安全措施。

7. 參考文獻

(1) Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), Mooring Equipment Guidelines, 4th Edition 2018, ISBN: 978-1-85609-771-0.

(2) Ian. C. Clark BSc, MSc, Master Mariner, MNI, The Nautical Institute, Mooring and Anchoring Ships Vol.1, Principle and Practice, ISBN: 9781906915934, 2009.

MSC.1/Circ.1620

繫泊設備(包括纜繩)之檢查和維護準則

1. 海事安全委員會第102次會議(2020年11月4日至11日)審議船舶設計及建造次委員會第6次會議的提案，並意識到檢查和維護繫泊設備(包括纜繩)的重要性，批准附錄中所列繫泊設備(包括纜繩)之檢查和維護準則。

2. 邀請會員國提請船舶所有人、船舶管理者、光船租賃者和其他負責船舶營運的組織或人員注意所附準則。

3. 還邀請會員國提請船長、高級船員和船員以及所有其他有關各方注意所附準則，以便就包括繫纜在內的繫泊設備之檢查和維護提供指導。

***

附錄

繫泊設備(包括纜繩)之檢查和維護準則

1. 一般敘述

1.1 **目的**

本準則的目的是為繫泊設備(包括纜繩和繫泊短纜(Tail)*)的維護和在役檢查提供建議和準則，識別纜繩和繫泊短纜的磨損標準以便於故障前可先將其移除，以及選擇替換纜繩和繫泊短纜的標準。

1.2 **適用**

本準則適用於所有船舶。部分規定供船上人員參考，其他規定提供負責選擇和採購替換繫纜的公司人員參考。

2. 定義

就本準則而言：

2.1 彎曲半徑(D/d 比值)是指繫泊艤裝件的直徑 D 除以在其周圍或穿過艤裝件的繫纜之直徑 d。繫纜製造商使用 D/d 比值來指定艤裝件的最小半徑，直徑為"d"的繫纜應穿過該艤裝件，以減少或減輕繫纜強度的彎曲損失。

2.2 公司是指 SOLAS 第 IX 章 1. 2 條中所定義的公司。

2.3 繫纜設計破斷力(LDBF)係指將使新的、乾燥的、疊接的繫纜破斷之最小力。適用於所有合成繩索的材料。

2.4 繫泊布置係指與繫泊工作有關的船舶繫泊設備和艤裝件的配置以及其他設計特徵，如照明和通信設備。

2.5 繫纜船係指在繫纜和解纜工作期間，處理船舶與岸上之間繫纜的船舶，不含港勤拖船(見繫泊人員最低限度培訓和教育準則(FAL.6/Circ.11/Rev.1))。

2.6 繫泊設備和艤裝件係指繫泊絞車、絞盤、繫纜樁、繫纜柱、導纜器、滾柱、導纜孔等物件，還包括繫纜。

2.7 繫纜配置係指單個繫纜的所有組件，包括繫泊短纜、環眼拼接等。組件的任何改變或替換都是對繫纜配置的改變，除非組件被原始配置中相同規格的零件替換。

2.8 繫泊作業係指船舶的正常繫纜和解纜，包括相關的港內拖曳活動。

2.9 繫泊人員係指被任命協助在港口海事服務框架內，於岸上或繫泊船上從事繫纜和解纜活動的人員。

2.10 繫纜的調頭係指繫纜定期改變對繫泊捲筒的方向，以平衡繫纜的磨耗。

2.11 船舶設計最小破斷負荷(MBL_{SD})係指，為滿足繫泊限制要求而設計的船上艤裝件和支撐船體結構的新的、乾燥的繫纜，其最小破斷負荷。

*有關Tail一詞之翻譯：依本案第一期期中審查之建議譯為「繫泊短纜」；惟經後續查詢相關文獻，該字亦可指纜繩的尾端做特別處理，端點彎折後絞回原繩體之部分，故於註解處補充其他文件之翻譯文字供後續參考使用，即「纜尾」或「尾繩」。

2.12 拖曳和繫泊布置計畫係指經修訂的《船上拖曳和繫泊設備指南》(MSC.1/Circ.1175/Rev.1)附錄第 5 節所述的計畫。本計畫提供有關船舶上拖曳和繫泊艤裝件、繫纜、繫纜布置及可接受的繫泊環境條件之具體資訊。

3. 繫泊設備的安全使用

3.1 繫泊設備和艤裝件的安全使用

在整個使用壽命期間，包括更換零件和纜繩時，繫泊裝置應按照原始設計概念(如有時)進行維護和操作。為確保所有繫泊設備的功能符合設計要求，公司考慮本準則第 7 段中列出之適當參考資料，建立繫泊作業、檢查和維護繫泊設備(包括繫纜)的程序。

3.2 繫纜的保護和存放

為保持繫纜的設計壽命，在繫泊作業期間應遵循以下作法：

.1 在具有大角度和/或眼環的轉折點的接觸應平滑；和

.2 在船邊使用蓋板/墊子以防止任何摩擦損壞。

3.3 繫纜的管制

3.3.1 公司應制定程序，以便在船上進行檢查和維護繫纜時，得以識別和管制繫纜、繫泊短纜和相關附屬物。此類程序應包括：

.1 提供記錄繫纜、繫泊短纜和相關附屬物的數量、類型及位置之方法。此類紀錄可囊括在拖曳和繫泊布置計畫中，或包含於檢查及維護紀錄內、或與公司要求製定的替代紀錄一起；和

.2 提供將特定繫纜、繫泊短纜和相關附屬物連接的方法之相關紀錄及製造商證書(如有)。

3.3.2 繫泊作業中發現的任何繫纜缺陷，包括岸基繫泊人員在內的有關各方應立即通報船長。如果沒有採取適當的行動，必要時應通知主管當局。

4. 繫纜的檢查和維護

4.1 繫纜的檢查

4.1.1 為防止繫纜在繫泊作業期間劣化至可能導致繫纜故障的狀態，應在船上維護計畫或同等維護管理系統中納入對繫纜、繫泊短纜部和相關附屬物之定期檢查。維護計畫可以為電子化之方式。

4.1.2 個別繫纜的檢查規定將針對船上使用的繫纜類型而定。一般情況下，繫纜的船上檢查將基於製造商的建議，通過目視檢查繫纜外部，以確定過度磨損或損壞，例如外部磨損、外部切割、扭結、熱損傷，例如熔接和鬆弛或眼環磨損。此類目視檢查應基於：

.1 製造商對繫纜和/或繫泊短纜的建議，特別是為繫纜狀況評估提供的標準；

.2 以往繫泊作業期間，繫纜和/或繫泊短纜部之效能的操作經驗；和

.3 繫纜和/或繫泊短纜部經常暴露之環境條件。

4.1.3 對於有導管套的合成纖維繫纜，可能無法對合成纖維繫纜的狀況進行詳細的目視檢查。外部導管套的狀況不能作為評估受負荷之繫纜其合成纖維狀況的準確指標。

4.2 繫纜的維護

公司應按照本準則第 3.1 段的要求建立維護程序。維護程序應規定繫纜的更換，並可能包括繫纜的調頭。

4.3 汰除繫纜的標準

4.3.1 應依據製造商提供的標準，經評估後不適合再使用的在役繫纜，應於失效前汰除。

4.3.2 對於繫纜的目視檢查和更替，在繫纜和繫泊短纜部檢查的工業準則中提供額外建議。

4.4 設備和艤裝件的檢查和維護

4.4.1 設備和艤裝件應根據製造商的建議進行適當的檢查和維護。繫泊設備和艤裝件應納入船上維護計畫或同等維護管理系統中。維護計畫可以為電子化之方式。

4.4.2 維護應包括以適當方式保存設備和艤裝件，並於其上清楚標記資訊，包括安全工作負荷(SWL)和絞車控制說明。

4.4.3 船上應具備有設備和艤裝件的檢查和維護紀錄。

4.4.4 初始之設計概念、設備、布置和規格的紀錄，應在船舶完整的生命週期內保存在船上。

4.4.5 為保持繫纜的設計壽命並減少繫泊作業期間發生失效的可能性，任何額外(鬆弛)繫纜之儲存應最小化其於危害環境中的暴露(如紫外線、水、化學品、貨物、極端溫度)。

5. 替換繫纜的選擇

5.1 替換繫纜時，應考慮與繫泊布置計畫中規定的船上繫泊設備和艤裝件的相容性。繫纜的替換選擇，應透過符合設計規範來達成。在無法做到的情況下，應考慮以下之特性，並相應更新拖曳和繫泊布置計畫：

.1 斷裂強度

.2 使用的環境條件(如溫度)；

.3 ;線密度；

.4 韌性；

.5 D/d 比值；

.6 壓縮疲勞；和

.7 剛性。

5.2 如果繫纜的設計破斷力(LDBF)增加超過規定的限值，即船舶設計最小破斷負荷(MBL_{SD})的 100%至 105%，則可能需要對繫泊設備和艤裝件的操作參數和負載限值及其船體支撐結構進行審查。

5.3 應注意的是，在選擇替換的繫纜時，隨著使用時間的推移，其強度將因環境條件的變化而衰減，而可能無法達到最初的預期使用壽命。因此，公司應確保在其整個服務期間追蹤繫纜的狀況，以便於在失效前更替繫纜。

5.4 就鋼絲而言，應考慮防蝕保護。

5.5 對於鋼絲和纖維繫纜，應考慮製造商建議的可接受最小彎曲半徑(D/d 比值)，因為這些繫纜的強度和預期壽命與它們在使用中暴露的彎曲半徑直接相關。

5.6 如果無法達到特定繫纜的可接受最小彎曲半徑建議，則繫纜的使用壽命可能小於製造商規定的使用壽命，因此可能需要在製造商建議的使用壽命結束前更換繫纜。定期暴露在可接受最小彎曲半徑以下的繫纜的狀況應在檢查期間特別注意。

5.7 當選擇之替換繫纜具有高剛度，包括鋼纜和高模量合成纜時，應考慮使用合成繫泊短纜，以降低船舶固定在碼頭側的負載峰值。

5.8 考慮在高剛度繫纜上使用合成繫泊短纜時，應考慮到工業準則和製造商指南以及合成繫泊短纜對張力下繫纜儲能的潛在影響。使用繫泊短纜可以改變繫纜的特性及其在失效時的表現。高剛度繫纜與低剛度的合成繫泊短纜一起使用時，可能有顯著的施加動力及回彈區。

6. 船舶文件的更新和紀錄保存

6.1 繫泊設備的檢查和維護以及繫纜的檢查和更換紀錄應保留在船上。此類紀錄應依公司規定的保存期限保存。但無論如何，這些紀錄應保存到下一次年度檢驗完成為止。

6.2 應予考慮繫纜、繫泊鋼索、繫泊短纜和相關附屬物之控制和認證。繫纜、連接卸扣和合成繫泊短纜的製造商試驗證書應保存在船上，並正確對應於這些設備。

6.3 應考慮繫纜製造商的建議，決定檢查和維護期間紀錄之項目。

6.4 任何繫纜配置的變更，都必須更新拖曳和繫泊布置計畫。

7. 參考文獻

(1) Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), Mooring Equipment Guidelines, 4th Edition 2018, ISBN: 978-1-85609-771-0.

(2) Ian. C. Clark BSc, MSc, Master Mariner, MNI, The Nautical Institute, Mooring and Anchoring Ships Vol.1, Principle and Practice, ISBN: 9781906915934, 2009.

(3) Walter Vervloesem AMNI, *The Nautical Institute, Mooring and Anchoring Ships Vol.2, Inspection and Maintenance*, ISBN: 9781870077941, 2009.

MEPC.328(76)決議案

1997年議定書修訂經1978年議定書修訂之1973年防止船舶污染國際公約修正案

2021年防止船舶污染國際公約附錄VI修正案

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職能的第38 (a) 條，

還回顧經1978年和1997年議定書修訂的「1973年防止船舶污染國際公約」(MARPOL)，規定了修正程序，並賦予本組織適當機構審議，並通過其修正案職能的第16條，

進一步回顧在第72屆會議上採納關於「國際海事組織船舶溫室氣體減排初步戰略」之MEPC.304(72)決議案，

在其第76次會議上，審議了按照MARPOL第16(2)(a)條分發有關減少國際航運碳強度之目標導向強制性技術和營運措施，以及無人無推進動力駁船豁免特定檢驗發證要求之MARPOL附錄VI之建議修正案，

在其第76次會議上，還審議了MARPOL附錄VI修正案對於各國家之綜合性影響評估，包含發展中國家，特別是低度開發國家(LDCs)及小島型開發中國家(SIDS)[1]，

1 根據MARPOL第16(2)(d)條，採納MARPOL附錄VI修正案，其文本載於本決議附錄；

2 根據MARPOL第16(2)(f)(iii)條，決定該修正案應於2022年5月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有不少於三分之一的締約國或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%的締約國，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請各締約國注意，按MARPOL第16(2)(g)(ii)條，MARPOL附錄VI修正案在按上述第2條獲得接受後，應於2022年11月1日生效；

4 還邀請各締約國考慮並盡快發展碳強度章程；

5 邀請本組織銘記MARPOL附錄VI修正案規則25.3和28.11中規定之審查條款，儘早啟動各項審查；

6 還邀請本組織持續審查前述MARPOL附錄VI修正案對國家造成之影響，特別注意發展中國家，尤其是低度開發國家(LDCs)和小島型開發中國家(SIDS)之需求，從而進行任何必要之調整；

7 同意在MARPOL附錄VI修正案綜合影響評估之基礎上汲取經驗教訓，以期改進影響評估之工作程序，同時考慮到「備選措施對國家影響之評估程序」(MEPC.1/Circ.885)和短期措施影響評估之工作職責；[2]

8 鼓勵各締約國考慮提早適用前述修正案；

[1] 如MEPC 76/7/13, MEPC 76/INF.68，以及MEPC 76/INF.68/Add.1、MEPC 76/INF.68/Add.2及MEPC 76/INF.68/Add.3所述。

[2] 載於海洋環境保護委員會第 76 屆會議前對短期措施進行綜合影響評估之工作職責和安排(MEPC 75/18，附錄 6)。

9 要求秘書長，按MARPOL第16(2)(e)條，將附錄中所載MARPOL附錄VI修正案文本的核正無誤副本送交MARPOL所有締約國；

10 還要求秘書長將本決議及其附錄的副本送交非MARPOL締約國的本組織各會員。

附錄

防止船舶污染國際公約 附錄VI

船舶防止空氣污染規則

第1章 – 總則

規則1
適用

除另有明文規定外，本附錄之規定應適用於所有船舶。

規則2
定義

1 就本附錄而言：

.1 附錄係指經「1997年議定書」修訂之「經 1978 年議定書修訂之1973年MARPOL」(MARPOL)附錄VI；該附錄可經本組織修正，但此些修正案應按本公約第16條規定予以採納並生效。

.2 類似建造階段，係指在此階段：

.1 可辨認出某一具體船舶之構造；以及

.2 該船業已開始組合，進度量至少有50噸，或為全部結構材料估算重量的1%，取較小者。

.3 周年日，係指與國際防止空氣污染證書到期日對應之每年的該月該日。

.4 稽核，係指一具有系統性、獨立性且具文件紀錄之過程，以獲取稽核證據並經客觀評估，決定是否滿足稽核範圍之標準。

.5 稽核機制，係指由國際海事組織考量其開發之準則[3]建立之「國際海事組織會員國稽核機制」。

.6 稽核標準，係指「履約章程(Code for Implementation)」。

.7 輔助控制裝置，係指安裝於船用柴油機上之一系統、功能或控制策略，用於保護柴油機及/或其輔助設備避免造成損害或失效之操作條件，或用於幫助柴油機啟動。輔助控制裝置也可以是已被證明非抑制裝置的策略或措施。

.8 履約章程，係指國際海事組織國依據A.1070(28)決議案採納之「國際海事組織公約履行章程」。

[3] 參照《國際海事組織會員國審核機制框架和程序》(A.1067(28)決議案)

.9 連續進料，係指當焚化爐在正常操作條件下，焚化爐內部工作溫度介於850°oC至1,200°oC之間，無須人工輔助附註將廢棄物送入燃燒室事的過程。

.10 抑制裝置，係指對為啟動、調整、延遲或停止啟動排放控制系統之任何部件或功能之操作變數(如：發動機速度、溫度、進氣壓力或任何其他參數)進行測量、檢測或反應之裝置，從而在正常操作之工作狀況下降低排放控制系統之能效，但在適用之排放發證試驗程序中大量使用該裝置者除外。

.11 電子紀錄簿，係指經主管機關批准，用於以電子方式記錄本附錄要求之排放、載運和其他操作所要求之紀錄，以代替紙本紀錄簿之設備或系統。[4]

.12 排放，係指從船舶上向大氣或海洋釋放受本附錄控制之任何物質。

.13 排放管制區，係指對船舶排放採取特殊強制措施，以防止、減少和控制氮氧化物或硫氧化物及懸浮微粒，或所有三種排放類型造成大氣污染及對人類健康和環境造成不利影響的區域。排放管制區域應包括本附錄第13和14條所列或所指定之區域。

.14 燃油，係指為了船舶推進或運轉而交付船上用於燃燒之任何燃料，包括氣體燃料、蒸餾燃料和殘渣燃料。

.15 總噸位，係指依據「1969年船舶噸位丈量國際公約」或任何後續公約附錄 I 所述噸位丈量規定計算之總噸位。

.16 船上使用之樣品，係指船舶使用中之燃油樣品。

.17 裝置，係指與本附錄規則12有關，安裝於船上之系統、設備(包含可攜式滅火器)、絕緣體，或其他船舶之材料，但不包含過去已安裝之系統、設備、絕緣體及其他船舶之材料的維修或填充，或對可攜式滅火器之裝填。

.18 安裝，係指安裝或預計安裝於船上之船用柴油機，包含可移動之輔助船用柴油機(僅限其加油、冷卻或排氣系統係屬船舶之一部分者)。加油系統只有在永久固定於船上時才可視為船舶的一部分。該定義包括用於補充或增加船舶已裝動力容量並預計成為船舶組成部分之船用柴油機。

.19 不合理排放控制策略，係指當船舶在正常使用條件下營運時，將排放控制系統之效能降至低於適用之排放試驗程序所預期水準之任何策略或措施。

.20 低閃點燃料，係指其閃點低於經修正之「1974 年海上人命安全國際公約」第 II-2 章規則4第2.1.1條允許之氣體或液體燃油。

.21 船用柴油機，係指適用本附錄規則13，所適用以液體或雙燃料運行之任何往復式內燃機，包括增壓/複合系統(如適用)。此外，安裝在建造於2016 年 3 月 1 日或以後日以後建造安裝於的船上之氣體燃料發動機、或在該日期或以後新安裝之額外額外氣體燃料發動機、或非完全相同之替代氣體燃料發動機，亦也視為船用柴油機。

[4] 參考「防止船舶污染國際公約電子紀錄簿使用準則」(MEPC.312(74)決議案)。

.22 MARPOL交付樣品，係指依據本附錄規則18.8.1交付之燃油樣品。

.23 氮氧化物技術章程，係指1997年防止船舶污染國際公約締約國大會第2號決議案通過之「船用柴油機氮氧化物排放控制技術章程」；章程可經本組織修正，但這些修正案應按照本公約第16條之規定予以通過並生效。

.24 船上所載之燃油樣品，係指在船上使用或攜帶供船上使用的燃油樣品。

.25 消耗臭氧層物質，係指在應用或解釋本附錄時，有效之「1987年消耗臭氧層物質蒙特婁議定書」第1條第4段中所定義，並在該議定書附錄A、B、C或E中所列之控管物質。

在船上可能有的消耗臭氧物質包括(但不限於)下列各項：

Halon 1211	溴氯二氟甲烷
Halon 1301	溴三氟甲烷
Halon 2402	1, 2-二溴化物-1, 1, 2, 2-四氟乙烷(亦稱作Halon 114B2)
CFC-11	三氯氟甲烷
CFC-12	二氯二氟甲烷
CFC-113	1,1, 2-三氯-1, 2, 2-三氟乙烷
CFC-114	1, 2-二氯-1, 1, 2, 2-四氟乙烷
CFC-115	氯五氟乙烷

.26 船上焚燒，係指將船舶正常作業時產生的廢物或其他物質在船上進行焚燒。

.27 船上焚化爐係指以焚燒為主要目的而設計之船上設備。

.28 建造中船舶，係指已安放龍骨或處於類似建造階段的船舶。

.29 油泥，係指自燃油或滑油分離器產生之殘差、主輔機產生之廢棄滑油，或自舭水分離器、濾油設備或承接滴盤產生之廢油。

.30 燃油硫含量，係指依據本組織可接受之標準[5]進行試驗之燃油中硫濃度，以% m/m為單位。

.31 與本附錄第15條有關的液貨船，係指在本公約附錄I規則1中定義之油輪、或附錄II規則1中定義之化學品船。

[5] 參考ISO 8754: 2003 石油產品—硫含量之測定—能量色散X 射線螢光光譜法。

.32 無人無推進動力(UNSP)駁船，係指駁船：

.1 未使用機械式推進；

.2 未具備可產生受本附錄控管排放之系統、設備及/或機械；以及

.3 船上無人員或活體動物。

2 就第4章而言：

.1 2019年9月1日以後交船之船舶，係指船舶：

.1 於2015年9月1日以後簽訂建造合約；或

.2 如無建造合約時，於2016年3月1日以後安放龍骨或處於類似建造階段；或

.3 2019年9月1日以後交船之船舶。

.2 年度營運碳強度指標達成值，係指單艘船舶依據本附錄規則26及規則28之規定，達成之營運碳強度指標數值。

.3 能源效率設計指數達成值，係指單艘船舶依據本附錄規則22所達到之能源效率設計指數數值。

.4 現成船能源效率指數，係指單艘船舶依據本附錄規則23所達到之現成船舶能源效率指數數值。

.5 散裝船，係指經修訂之「海上人命安全國際公約」第XII章規則1中所定義主要用於運輸散裝乾貨之船舶，包括礦砂船等船型，但不包括混載船。

.6 日曆年，係指自1月1日至12月31日(含)之時間段。

.7 混載船，係指設計用於載運100%載重量之散裝液體和乾貨之船舶。

.8 公司，係指船舶所有人或任何其他組織或個人，諸如自船舶所有人處接管船舶營運責任，並同意承擔經修訂之「國際船舶安全營運及防止污染管理章程」規定所有責任和義務之船舶管理人或光船承租人。

.9 貨櫃船，係指專門設計用於在貨艙內及甲板上載運貨櫃之船舶。

.10 本附錄第4章有關之傳統推進，係指主要以往復式內燃機為原動機並且直接或透過齒輪箱聯接推進軸之推進方式。

.11 本附錄第4章有關之遊輪，係指無貨物甲板且專門設計用於對海上航行中過夜住宿乘客進行商業運輸的客船。

.12 航行距離，係指對地之航行距離。

.13 現成船，係指非新造船之船舶。

.14 本附錄第4章有關之氣體運輸船，係指除本規則第2.16條所定義之液化天然氣體船外，經建造或改裝用於散裝運輸任何液化氣體之貨船。

.15 雜貨船，係指設有多層甲板或單層甲板主要用於載運雜貨的船舶。該定義不包括未被納入普通貨船基線計算範圍之專用乾貨船，即牲口運輸船、駁船運載船、重載船、遊艇運輸船和核燃料運輸船。

.16 本附錄第4章有關之液化天然氣體船，係指經建造或改裝用於散裝運輸液化天然氣(LNG)的貨船。

.17 重大改裝，係指與本附錄第4章有關對船舶所做之改裝：

.1 實質改變船舶之尺寸、載運能力或發動機功率；或

.2 更改船舶類型；或

.3 經主管機關認為改裝之目的，實質上在延長船舶之使用年限；或

.4 此種改裝而使船舶如同是新造船，該船應遵守本公約中不適用於現成船之相關規定；或

.5 實質上改變船舶之能源效率，包括使該船超過本附錄規則24條所列能源效率設計指數(EEDI)適用要求或本附錄規則25條所列現成船能源效率指數(EEXI)適用要求之任何改裝。

.18 新造船，係指：

.1 於2013年1月1日以後簽訂建造合約；或

.2 如無建造合約，於2013年7月1日以後安放龍骨或處於類似建造階段；或

.3 2015年7月1日以後交船之船舶。

.19 與本附錄第4章相關之非傳統推進，係指非傳統推進之推進方式，包含柴油-電力推進、渦輪推進以及混合推進系統。

.20 客船，係指載運超過12名乘客之船舶。

.21 極區章程，係指國際船舶極區水域營運章程，由引言、I-A部分、II-A部分與I-B部分及II-B部分組成，由MSC.385(94)以及MEPC.264(68)決議案所採納(暨其後續修正案)，前提是：

.1 「極區章程」引言中與環境相關的規定和第II-A部分第1章之修正案應按本公約第16條適用於附錄修正程序之規定予以通過、生效和實施；及

.2 「極區章程」第II-B部分之修正案由海洋環境保護委員會按其議事章程予以採納。

.22 冷凍/冷藏貨船，係指專門設計用於在貨艙內載運冷凍/冷藏貨物之船舶。

.23 年度營運碳強度指標(CII)要求值，係指依據本附錄規則26及規則28，對特定船型和尺寸所達到年度營運碳強度指標之目標值。

.24 能源效率設計指數要求值，係指本附錄規則24，對特定船型和尺寸所允許達到之能源效率設計指數最大值。

.25 現成船能源效率指數要求值，係指本附錄規則25，對特定船型和尺寸所允許達到之能源效率指數最大值。

.26 駛上駛下貨船，係指設計用於載運駛上駛下貨物單元之船舶。

.27 駛上駛下貨船(汽車運輸船)，係指具有多層甲板設計用於載運空載車輛及卡車之駛上駛下貨船。

.28 駛上駛下客船，係指具有駛上駛下貨物空間之客船。

.29 液貨船，係指在本公約附錄I規則1中定義之油輪，或本公約附錄II規則1中定義的化學品液貨船、或有毒物質液貨船。

規則3
除外與豁免

一般規定

1 本附錄之規則不適用於下述情況：

.1 任何為保障船舶安全或救助海上人命所必須之排放；或

.2 任何因船舶或其設備遭受損壞而造成之排放：

2.1 但應在發生損壞或發現排放後，為防止排放或使排放減至最低程度，採取合理之預防措施；和

2.2 若船東或船長是故意造成損壞，或輕率行事且知道可能會造成損壞而為者，則不在此限。

為船舶減排及排放控制技術研究進行之試俥

2 締約國主管機關可與其他主管機關適當合作，對為發展船舶減排和控排技術及發動機設計程序而進行試航之船舶，簽發對本附錄具體規定之豁免證書。僅在本附錄或經修訂之「2008年氮氧化物技術章程」中具體規定適用會妨礙此類技術或程式研發時，才能給予此種免除。依據本規則簽發之許可不得免除船舶在規則27規定之報告要求，也不得改變規則27要求報告之資料類型和範圍。獲得豁免證書之船舶應視需要盡可能少，同時應滿足下列規定：

.1 對於每缸排氣量低於30 L之船用柴油機，海上試航時間不得超過18個月。如需更長時間，給予免除之一個或多個主管機關可對豁免證書進行換發，增加18個月之期限；或

.2 對於每缸排氣量為30 L或以上之船用柴油機，船舶試航時間不得超過5年，給予免除的一個或多個主管機關需在每次中期檢驗時進行進度審查。如試驗未能符合免除條件或確定該技術或程序在船舶減排或控排方面產生有效結果之可能性不大，基於該審查可撤銷該豁免證書。如審查之一個或多個主管機關確定進行某項技術或程序之試驗需要更長時間，則可對豁免證書進行換新，增加不超過5年之期限。

海底採礦活動產生之排放

3.1 依據本公約第2(3)(b)(ii)條規定，對由海底礦藏資源之勘探、開發和相關離岸加工直接產生之排放免除本附錄之規定。此類排放包括：

.1 焚燒僅因由海底礦藏資源之勘探、開發和相關離岸加工直接產生之物質而造成之排放，包括但不限於在完井和測試作業期間碳氫化合物之燃燒，以及挖出物、泥漿和/或井湧液體之燃燒，以及意外情況引起之燃燒；

.2 鑽井液體和挖出物夾帶之氣體及揮發性化合物之釋放；

.3 只與海底礦藏之加工、處理或儲存直接相關之排放；以及

.4 僅用於海底礦藏資源之勘探、開發和相關離岸加工之柴油機之排放。

3.2 經主管機關認可後，本附錄規則18之要求不適用於在現場生產並在現場用作燃料之碳氫化合物之使用。

無人無推進動力駁船

4 當駁船經過檢驗確認滿足本附錄規則2.1.32.1至2.1.32.3之條件者，主管機關可以透過「無人無推進動力(UNSP)駁船國際防止空氣污染豁免證書」，對無人無推進動力(UNSP)駁船[6]豁免本附錄規則5.1及6.1之要求，其期限不得超過5年。

規則4
等效

1 締約國主管機關可允許在船上安裝任何裝置、材料、設備或器具，或允許使用其他程序、替代燃油、或符合方法，以代替本附錄之要求，條件是此種裝置、材料、設備或器具或其他程序、替代燃油、或符合方法，與本附錄(包括規則13及14所述之任何標準)對減排方面之要求至少同等有效。

2 允許以某種裝置、材料、設備或器具或其他程序、替代燃油、或符合方法代替本附錄要求之締約國主管機關，應將其詳細資料送交本組織，以便轉發各締約國，供其參考和採取適當行動(如有時)。

3 締約國主管機關應考慮到本組織針對本條等效規定所制定之任何相關準則。[7]

[6] 參考「無人無推進動力駁船豁免防止船舶污染國際公約部分檢驗發證準則」(MEPC.1/Circ.892通告)。

[7] 參考「2015 年廢氣清潔系統準則」(MEPC.259(68)決議案)。

4　　允許使用本規則第1條所述等效之締約國主管機關，應致力於不損害或不破壞本國和其他國家的環境、人類健康、財產或資源。

第2章- 檢驗、發證及監督方式

規則5
檢驗

1　為確保符合本附錄第3章之要求，總噸位400以上之所有船舶以及所有固定和浮動鑽井裝置和其他平臺，應接受下列檢驗：

.1　初次檢驗，在船舶投入營運前、或首次簽發本附錄規則6所要求之證書之前進行。該檢驗應確保其設備、系統、裝具、佈置和材料完全符合本附錄第3章之適用要求；

.2　換證檢驗，按主管機關規定的間隔期限進行(但不得超過5年)，但適用本附錄規則9.2、9.5、9.6或9.7者除外。換證檢驗應確保其設備、系統、裝具、佈置和材料完全符合本附錄第3章之適用要求；

.3　中間檢驗，在證書的第二個周年日之前或之後3個月內、或第三個周年日之前或之後3個月內進行，並取代本規則第1.4條規定之其中一次年度檢驗。中間檢驗應確保設備及其裝置完全符合本附錄第3章之適用要求，並處於良好的工作狀態。該中間檢驗應在依據本附錄第6或7條所簽發之「國際防止空氣污染證書」上予以簽署；

.4　年度檢驗，在證書的每個周年日之前或之後3個月內進行，包括對本規則1.1所述之設備、系統、裝具、佈置及材料的總體檢查，以確保其已按本規則第5條之規定進行保養並繼續滿足船舶預定的營運要求。該年度檢驗應在依據本附錄規則6或7所簽發的「國際防止空氣污染證書」上予以簽署；及

.5　額外檢驗，在依據本規則第5條規定之任何重大維修或換新後，或在依據本規則第6條規定之調查結果進行維修後，需根據情況進行全面或部分檢驗。該檢驗應確保已有效地進行了必要的維修或換新，並確保這種維修或換新所用的材料和工藝在各方面均屬合格，且該船在各方面均符合本附錄第3章之要求。

2　對總噸位未滿400之船舶，主管機關可制定適當措施確保符合本附錄第3章之適用規定。

3　為執行本附錄規定而對船舶進行之檢驗，應由主管機關之人員進行。

.1　但主管機關可將這些檢驗委託給為此目的而指定之驗船師或由其認可組織辦理。此等組織應符合本組織採納之準則；[8]

.2　對符合本附錄規則13之船用柴油機和設備，應依據經修訂之「2008年氮氧化物技術章程」進行檢驗；

.3　經指定驗船師或認可組織在確定設備之狀況在實質上與證書所載內容不符時，應

[8]參考本組織MEPC.237(65)決議案採納之「認可組織章程」(暨其後續修正案)。還參考「2019 年統一檢驗及發證系統(HSSC)之檢驗準則」(A.1140(31)決議案)。

確保採取矯正措施並及時通知主管機關。如未能採取此種矯正措施，主管機關應撤銷證書。如該船是在另一締約國之港口內，則還應立即通知該港口國之有關當局。當主管機關之官員、指定驗船師或認可組織通知該港口國之有關當局後，相關港口國政府應向該官員、驗船師或組織提供履行本條規定之義務所必需之任何幫助；和

.4 在所有情況下，主管機關均應保證檢驗之完整性和有效性，確保為履行這一義務作出必要之安排。

4 適用本附錄第4章之船舶還應進行下列規定檢驗，並考慮本組織採納之準則：[9]

.1 初次檢驗，在新造船營運之前和簽發國際船舶能源效率證書之前進行。檢驗應驗證船舶能源效率設計指數達成值符合本附錄第4章的要求，並且船上保存規則26要求之船舶能源效率管理計畫；

.2 在適用本規則之新造船發生重大改裝後，應根據情況進行全面或部分檢驗。檢驗應確保必要時重新計算能源效率設計指數達成值，並應滿足本附錄規則24之要求，其折減係數為依據本附錄規則2.2.18，確定原始船舶之簽訂合約日期、安放龍骨日期，或交船日期，對應該階段適用於該改裝船舶之船型和尺寸之折減係數；

.3 如新造船或現成船重大改裝之範圍相當龐大，而被主管機關視為新建造之船舶，主管機關應確認對能源效率設計指數達成值進行初次檢驗之必要性。如確定必要，該檢驗應確保計算能源效率設計指數達成值並滿足本附錄規則24之要求，並適用在簽訂改裝合約之日，或在無合約情況下改裝開始之日，與其船舶之船型和尺寸相對應之折減係數。該檢驗亦應驗證船上保存本附錄規則26要求之船舶能源效率管理計畫，且適用規則27之船舶已做出適當修訂，以顯示重大改裝對於資料收集方法和/或報告程序情況之影響；

.4 對現成船，根據本附錄規則26在船上保存船舶能源效率管理計畫之驗證要求應在2013年1月1日以後，由本規則第1條所述之首次中期檢驗或換證檢驗時進行，以較早者為準；

.5 主管機關應確保在依照本附錄規則27收集資料之前，適用規則27之所有船舶之船舶能源效率管理計畫符合本附錄規則26.2，以確保船舶首次報告期間開始前，其方法和程序已完備，並應向船舶提供符合確認書並保存於船上；

.6 主管機關應在2023年1月1日之前，確保適用規則28之所有船舶，其船舶能源效率管理計畫符合本附錄規則26.3.1，並向船舶提供符合確認書並保存於船上；

.7 驗證現成船能源效率指數是否符合本附錄規則23及25之要求，應在2023年1月1日以後，依據本規則第1條定義之首次年度檢驗、中期檢驗或換證檢驗、或本規則第4.1及4.3條定義的初次檢驗時進行，以較早者為準；以及

.8 儘管有本規則第4.7條之規定，在對適用本附錄規則23之船舶進行重大改裝後，應根據具體情況進行全面或部分檢驗。檢驗應確保必要時重新計算現成船能源效率指數，並滿足本附錄規則25之要求。

[9] 參考「2014年能源效率設計指數檢驗及發證準則」(經MEPC.261(68)和 MEPC.309(73)決議案修正之MEPC.254(67)決議案)；綜合文本： MEPC.1/Circ.855/Rev.2 通告(暨其後續修正案)。

5 設備應保持符合本附錄各項規定，檢驗範圍所涵蓋之設備、系統、裝具、佈置或材料，未經主管機關之允許不得有任何變動。但允許此類設備及裝具直接以符合本附錄規定者替換。

6 當船舶發生事故或發現缺失，對本附錄所涉及之設備有效性或完整性產生重大影響時，該船船長或船舶所有人應儘早向負責簽發相關證書之主管機關、指定驗船師或認可組織報告。

規則6
證書和有關燃油消耗回報及營運碳強度評級符合聲明書之簽發或簽署

國際防止空氣污染證書

1 在依據本附錄規則5規定進行了初次或換證檢驗後，需為下列船舶及平台簽發「國際防止空氣污染證書」(IAPP)：

.1 所有總噸位400以上航行至其他締約國管轄範圍之港口或近海裝卸站之船舶；和

.2 航行至其他締約國主權或管轄海域之平臺和鑽井平臺。

2 對建造於本附錄對其主管機關生效之日前之船舶，應按照本規則第1條，在不遲於生效之日後之第一次計畫乾塢檢修時簽發「國際防止空氣污染證書」，但在任何情況下不得晚於生效日以後3年。

3 該證書應由主管機關或其正式授權之任何個人或組織簽發或簽署。[10]在任何情況下，主管機關對證書負有全部責任。

國際能源效率證書

4 對所有總噸位400以上、可能前往其他締約國管轄範圍之港口或近海裝卸站之船舶，在依據本附錄規則5.4之規定進行檢驗後，應在其啟航前為其簽發「國際能源效率證書」。

5 該證書應由主管機關或經其正式授權之任何組織簽發或簽署。[10]在任何情況下，主管機關對證書負有全部責任。

符合聲明書 — 燃油消耗回報及營運碳強度評級

6 收到依據本附錄規則27.3報告之資料以及依據本附錄規則28.2提交之年度營運碳強度指標達成值時，主管機關或經其正式授權的任一組織應：

.1 確定資料是否係按照本附錄規則27回報；

.2 驗證回報之年度營運碳強度指標達成值係依據按照本附錄規則27提交之資料；

.3 依據本附錄規則28.6，根據經驗證之年度營運碳強度指標達成值確認船舶之營運碳強度評級；和

[10]參考本組織MEPC.237(65)決議案採納之「認可組織章程」(暨其後續修正案)

.4 依據本附錄規則6.6.1至規則6.6.3進行確認並驗證後，自日曆年開始後不晚於5個月內，為船舶簽發燃油消耗回報及營運碳強度評級符合聲明書。在任何情況下，主管機關對符合聲明負有全部責任。

7 在收到按照本附錄第27.4、27.5或27.6條規定回報的資料時，主管機關或經其正式授權的任一組織[11]應立即確認資料是否係按照本附錄第27條回報，如是，則為船舶簽發符合聲明書。在任何情況下，主管機關對符合聲明書負有全部責任。

8 儘管有本規則第6條之規定，依照本附錄規則28連續3年被評為D級、或被評為E級之船舶，不得對其簽發符合聲明書，除非已適當制定矯正行動並反映在船舶能源效率管理計畫中，並由主管機關或經其正式授權的任一組織按照本附錄規則28.7及28.8進行驗證。

第7條
由另一締約國簽發證書

1 應主管機關之請求，締約國可對船舶進行檢驗，如果確認符合本附錄之規定，應為該船簽發或授權簽發「國際防止空氣污染證書」或「國際能源效率證書」，並在適用時，按照本附錄為該船簽署或授權簽署證書。

2 證書和檢驗報告副本各一份應儘快送交至提出請求之主管機關。

3 依據上述狀況所簽發之證書，應包含說明係由該主管機關之申請而簽發證書之聲明書，且應與本附錄規則6規定所簽發之證書具有同等效力並得到同樣之承認。

4 對於懸掛非締約國國旗之船舶，不得簽發「國際防止空氣污染證書」、「國際能源效率證書」或「無人無推進動力駁船豁免證書」。

第8條
證書和燃油消耗回報及營運碳強度評級符合聲明書格式

國際防止空氣污染證書

1 「國際防止空氣污染證書」應依照本附錄附件I所示範本相同之格式，並應至少以英文、法文或西班牙文寫成。若同時使用發證國之官方語言，在有爭議或分歧時，應以該國官方語言文本為準。

國際能源效率證書

2 「國際能源效率證書」應依照本附錄附件VIII所示範本相同之格式，並應至少以英文、法文或西班牙文寫成。如同時使用發證國之官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言文本為準。

符合聲明書 — 燃油消耗回報及營運碳強度評級

3 依據本附錄規則6.6及6.7之符合聲明書，應依照本附錄附件X所示範本相同之格式，並應至少以英文、法文或西班牙文寫成。如同時使用發證國之官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言文本為準。

[11] 參考本組織MEPC.237(65)決議案採納之「認可組織章程」(暨其後續修正案)。

無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書

4 依據本附錄規則3.4，「無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書」應依照與本附錄附件XI所示範本相同之格式，並應至少以英文、法文或西班牙文寫成。如同時使用發證國之官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言文本為準。

規則9
證書及符合聲明書 — 燃油消耗回報及營運碳強度評級之效期和有效性

國際防止空氣污染證書

1 「國際防止空氣污染證書」之有效期限應由主管機關規定，但不得超過5年。

2 儘管有本規則第1條之要求：

.1 若換證檢驗在現有證書期滿之日前3個月內完成，則新證書應從換證檢驗完成日起，至現有證書期滿之日後不超過5年之日期內有效；

.2 若換證檢驗在現有證書期滿之日後完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起，至現有證書期滿日後不超過5年之日期內有效；和

.3 若換證檢驗早於現有證書期滿之日前3個月以上完成，則新證書應從換證檢驗完成日起不超過5年之日期內有效。

3 若所發證書之有效期限少於5年，且其適用本附錄規則5.1.3以及5.1.4並完成簽發效期5年證書所需執行之相關檢驗，主管機關可將證書有效期自期滿日延長至本規則第1條規定之最長期限。

4 若換證檢驗已完成，但新證書在現有證書期滿之日前無法簽發或無法存放船上，經主管機關授權之人員或組織可在現有證書上簽署，簽署後之證書自期滿日起不超過5個月之期限內應視為有效。

5 若證書期滿時船舶不在應進行檢驗之港口，在正當且合理之情況下，主管機關可展延該證書之有效期，但此項展延僅以能使該船航行至應進行檢驗之港口之航次為限。證書之展延期間不得超過3個月。獲得展延之船舶在抵達應進行檢驗之港口後，不得因有此項展延而在沒有取得新證書之情況下駛離該港口。換證檢驗完成後，新證書之有效期應自現有證書展延前之期滿日起不超過5年。

6 簽發短程航行船舶之證書未依據本規則前述之規定展延時，主管機關可給予自該證書所示之期滿日起至多1個月之寬限期。換證檢驗完成後，新證書之有效期應自現有證書展期前期滿日起不超過5年。

7 在特殊情況下(由主管機關訂定)，新證書無需按本規則第2.1、5或6條之要求，自現有證書期滿之日起計算日期。在此特殊情況下，新證書之有效期應自換證檢驗完成日起不超過5年。

8 若年度檢驗或中期檢驗在本附錄規則5規定之期限前完成，則：

.1 證書上所示之周年日應予以簽署修正，修正後之周年日不得超過檢驗完成日起3個月；

.2 本附錄規則5所要求之年度檢驗或中期檢驗，應依據新周年日，並依據該規則所

規定之間隔期完成；以及

.3 如進行一次或多次相應之年度檢驗或中期檢驗，以使不超過本附錄規則5規定之最大檢驗間隔期，則該期滿日可保持不變。

9 依據本附錄規則6或規則7簽發之證書，在下列任一情況下不再有效：

.1 相關檢驗未在本附錄規則5.1規定之期限內完成；

.2 證書未依據本附錄規則5.1.3或規則5.1.4予以簽署；和

.3 當船舶變更船旗國。在該政府確認該船符合本附錄規則5.4之要求時，始得簽發新證書。若變更船旗係在締約國之間進行，則在變更後3個月內，前船旗國政府如收到請求，應儘快將變更船旗前該船所攜證書之副本以及相關檢驗報告副本(如有時)送交予該主管機關。

國際能源效率證書

10 除下述第11條之規定外，「國際能源效率證書」應在船舶使用年限內永久有效。

11 依據本附錄簽發的「國際能源效率證書」在下列任一情況下不再有效：

.1 若船舶不再營運、或船舶經重大改裝後對其簽發新證書；或

.2 船舶變更船旗國。在該政府確認該船符合本附錄第4章之要求時，始得簽發新證書。若變更船旗係在締約國之間進行，則在變更後3個月內，前船旗國政府如收到請求，應儘快將變更船旗前該船所攜證書之副本以及相關檢驗報告副本(如有時)送交予該主管機關；或

.3 除非適用本附錄規則3，經過檢驗的船舶設備、系統、裝具、佈置或材料未依據本附錄規則5.5條規定經主管機關的明確認可即進行變更者。

符合聲明書 — 燃油消耗回報及營運碳強度評級

12 依據本附錄規則6.6簽發之符合聲明書應在簽發日曆年和下一日曆年之前5個月有效。依據本附錄規則6.7簽發之符合聲明書，應在其簽發日曆年和下一日曆年之及再下一個日曆年之前5個月有效。所有符合聲明書應至少在船上保存5年。

規則10
港口國管制之操作性要求

1 當船舶停靠在另一締約國所管轄之港口或近海裝卸站時，如有明顯理由確信該船船長或船員不熟悉船上主要防止船舶造成空氣污染程序，該船應接受該締約國正式授權之人員依據本附錄進行有關操作性要求之檢查。[12]

2 在本規則第1條所述情況下，該締約國應採取措施，確保該船在依據本附錄要求調整至正

[12]參考「2019 年港口國管制程序」(第 A.1138(31)決議案)。還參考「2019 年防止船舶污染國際公約附錄 VI 第 3 章之港口國管制準則」(MEPC.321(74)決議案)。

常狀態前，不得啟航。

3　　本公約第 5 條規定之港口國管制程序應適用於本規則。

4　　本規則之任何內容均不得解釋為限制締約國在本公約明確規定之操作要求方面進行管制之權利及義務。

5　　與本附錄第 4 章有關之任何港口國檢查可按照本公約第 5 條驗證(如適用時)船上是否備有有效之「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「船舶能源效率管理計畫」。

6　　儘管有本規則第 5 條之要求，港口國檢查可以檢查船舶是否依據本附錄第 28 條適當實施「船舶能源效率管理計畫」。

規則11
違規事件之偵查及執法

1　　各締約國應使用一切適當且可行之偵查和環境監測措施，合適之報告以及證據蒐集程序，在偵查違規事件和執行本附錄規定方面進行合作。

2　　適用本附錄之船舶，在某一締約國之任何港口或近海裝卸站均可受到由該締約國指定或授權之人員檢查，以核實該船是否違反本附錄之規定而排放了本附錄所包括之任何物質。若檢查表明有違反本附錄之事件，應向主管機關提交報告以便採取適當行動。

3　　任何締約國應向其主管機關提供船舶違反本附錄規定、已排放本附錄所包含任何物質之證據(如有時)。如可行，該締約國之主管機關應將所指之違規事件通知該船船長。

4　　在收到此類證據後，被通知的主管機關應對此事進行調查，並可要求其他締約國對所指稱違規提供進一步或更完善之證據。若該主管機關確信有充分證據可對所指稱違規事件提起訴訟，應按照其法律使此類訴訟儘快進行。該主管機關應將所採取之行動迅速通報指稱違規事件之締約國，以及本組織。

5　　若收到任何締約國之調查請求，連同船舶違反本附錄規定在任何地方已排放本附錄所包含任何物質之充分證據，則締約國也可對適用本附錄之船舶在其進入該締約國管轄之港口或離岸碼頭近海裝卸站時進行檢查。這種調查報告應送交提出請求之締約國及主管機關，以便依據本公約規定採取適當行動。

6　　在使用或解釋本附錄時，有關防止、減少以及控制船舶造成海洋環境污染之國際法，包括有關實施和保護之法律之生效，均適用於本附錄所述之規範以及標準(在細節上作必要之修正)。

第3章 – 船舶排控制要求

規則12
消耗臭氧層物質

1　　本規則不適用於無冷媒加注接頭之永久密封設備或配備含有消耗臭氧物質之可拆卸式部件之永久密封設備。

2　　在符合規則3.1之規定之前提下，應禁止任何消耗臭氧物質之故意排放。故意排放包含在

系統或設備之維護、檢修、修理或處置過程中發生之排放，但不包括與消耗臭氧物質之收受或回收相關的微量釋放。由消耗臭氧物質洩漏引起之排放，無論此洩漏是否屬於故意，可由各締約國進行管理。

3.1 在下列情況下，應禁止使用含非氫氟氯碳化物之消耗臭氧物質之裝置：

.1 於2005年5月19日以後建造之船舶；或

.2 對於2005年5月19日前建造之船舶，設備合約交付船上之日期為2005年5月19日以後；若無合約交付日期，實際設備交付船上之日期為2005年5月19日以後。

3.2 在下列情況下，應禁止使用含氫氟氯碳化物之裝置：

.1 於2020年1月1日以後建造的船舶；或

.2 對於2020年1月1日前建造之船舶，設備合約交付船上的日期為2020年1月1日以後；若無合約交付日期，實際設備交付船上的日期為2020年1月1日以後。

4 本規則所述之物質以及含有此類物質之設備，當其從船上卸下時，應送到合適之收受設施中。

5 符合規則6.1之每一船舶均應保存一份含消耗臭氧物質之設備清單。[13]

6 符合規則6.1且具有含消耗臭氧物質之可重新加注系統之每一船舶，均應保存一份消耗臭氧物質紀錄簿。經主管機關批准者，該紀錄簿可以為現有航海日誌或電子紀錄簿[14]之一部分。經MEPC.176(58)決議案採納之規則12.6中所述之電子紀錄系統，如於2020年10月1日以後第一次國際防止空氣污染(IAPP)證書換證檢驗前(但不晚於2025年10月1日)，被主管機關參照本組織所制定之準則[14]認可，則該系統可被視為電子紀錄簿。

7 消耗臭氧物質紀錄簿中之物質應按其重量(kg)記錄，且在任何情況下皆應及時記錄下列相關內容：

.1 含消耗臭氧物質設備之全部或部分重新加注；

.2 含消耗臭氧物質設備之維修或維護；

.3 向大氣排放消耗臭氧物質：

3.1 故意排放；及

3.2 非故意排放；

.4 向岸上收受設施排放消耗臭氧物質；及

.5 向船舶供應消耗臭氧物質。

[13] 見附件I，「國際防止空氣污染證書」(IAPP 證書)附頁，第2.1段。
[14] 參考「防止船舶污染國際公約電子紀錄簿使用準則」(MEPC.312(74)決議案)。

規則13
氮氧化物(NO_x)
適用範圍

1.1 本規則應適用於：

.1 每台安裝在船上輸出功率超過130 kW之船用柴油機；及

.2 在2000年1月1日以後經重大改裝且輸出功率超過130 kW之每一船用柴油機。該柴油機與其更換之柴油機完全相同且不受本規則1.1.1條規定，並令主管機關滿意者除外。

1.2 本規則不適用於：

.1 僅用於應急情況使用或安裝於船上僅在應急情況下為任何裝置或設備提供動力而使用之船用柴油機，或安裝在救生艇上的僅在應急情況下使用之船用柴油機；及

.2 安裝在僅航行於懸掛其國旗之該國主權或管轄範圍水域內之船舶上之船用柴油機，但此類發動機應受該主管機關制定之氮氧化物控制替代方法約束。

1.3 儘管有本規則1.1條之規定，當安裝該發動機之船舶僅航行至其船旗國港口或近海裝卸站時，對於2005年5月19日前建造之船舶上安裝之任何船用柴油機，或在2005年5月19日前經重大改裝之任何船用柴油機，主管機關得允許豁免適用本規則之規定。

重大改裝

2.1 就本規則而言，「重大改裝」係指2000年1月1日以後對尚未按本規則第3、4或5.1.1條所述標準驗證之船用柴油機之修改，即：

.1 該發動機係由其他船用柴油機代替或額外安裝一柴油機，或

.2 對發動機進行在經修訂之「2008 年氮氧化物技術章程」中定義之任何實質性改變，或

.3 與發動機初始證書上之最大連續額定功率相比，發動機的最大持續額定功率增加超過10%。

2.2 如重大改裝涉及船用柴油機被非完全相同之柴油機更換，或涉及額外安裝發動機，在更換或新增柴油機時應適用本規則之標準。對僅更換發動機而言，如其不能符合本規則第5.1.1條所述之標準(第III期，如適用)，則該更換之發動機應符合本規則第4條所述標準(第II期)，並考慮到本組織制定的準則。[15]

2.3 本規則2.1.2或2.1.3條所述之船用柴油機，應符合下列標準：

.1 對於2000年1月1日前建造的船舶，應適用本規則第3條所述標準；和

.2 對於2000年1月1日以後建造之船舶，應適用其建造時生效之標準。

[15] 參考「2013年防止船舶污染國際公約附錄VI規則13.2.2要求之有關無需滿足第 III 期限制值之非同型發動機更換準則」(MEPC.230(65)決議案)

第I期[16]

3 在滿足本附錄規則3之前提下，在2000年1月1日以後至2011年1月1日前建造之船上安裝之船用柴油機，除非其氮氧化物排放量(按二氧化氮總排放量計算)在下列限制值內，其中n為發動機之額定轉速(每分鐘曲軸轉速)，否則應禁止使用：

.1 17.0 g/kWh， 當*n*小於130 rpm；

.2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh，當n大於或等於130 rpm，但小於2,000 rpm；

.3 9.8 g/kWh，當n大於或等於2000 rpm。

第II期

4 在滿足本附錄規則3之前提下，在2011年1月1日以後建造之船上安裝之船用柴油機，除非其氮氧化物排放量(按二氧化氮總排放量計算)在下列限制值內，其中n為發動機之額定轉速(每分鐘曲軸轉速)，否則應禁止使用：

.1 14.4 g/kWh，當n小於130 rpm；

.2 $44 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh，當n大於或等於130 rpm，但小於2000 rpm；

.3 7.7 g/kWh，當n大於或等於2000 rpm。

第III期

5.1 在滿足本附錄規則3之前提下，根據本規則第6條指定之第III期氮氧化物排放管制區(氮氧化物第III期排放管制區)內，在船上安裝的柴油機：

.1 除非該柴油機氮氧化物排放量(按二氧化氮總排放量計算)在下列限制值內，其中n為柴油機額定轉速(每分鐘曲軸轉速)，否則應禁止使用：

.1 3.4 g/kWh，當*n*小於130 rpm；

.2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$g/kWh，當n大於或等於或130 rpm，但小於2,000 rpm；

.3 2.0 g/kWh，當n大於或等於2,000 rpm；

若

.2 船舶建造於：

.1 2016年1月1日以後，並在北美排放管制區或美國加勒比海排放管制區內營運；

[16] 參考「有關第I期發動機發證及修正之氮氧化物技術章程應用準則」(MEPC.1/Circ.679 通告)。

.2 2021年1月1日以後，並在波羅的海排放管制區或北海排放管制區內營運；

.3 船舶運行於除本規則第5.1.2條所述之排放管制區外，且在該排放管制區採納日期或以後建造，或在指定為第III期氮氧化物排放管制區之修正案中規定之日期或以後建造，以較晚者為准。

5.2 本規則第5.1.1條所述標準不適用於：

.1 船長(L)(如本公約附錄I規則1.19所定義)小於24 m，經特殊設計並僅用於娛樂目的之船舶上安裝之船用柴油機；或

.2 船上安裝標示顯示推進功率之總和小於750 kW之船用柴油機，該船因設計或構造限制而不能符合本規則第5.1.1條所述標準，並經主管機關滿意；或

.3 安裝於船長(L)(如本公約附錄I規則1.19所定義)大於或等於24 m、經特殊設計並僅用於娛樂目的，並在2021年1月1日前建造且總噸位小於500之船舶上之船用柴油機。

5.3 適用本規則第5.1條並依據第II期和第III期發證、或僅按第II期發證之船舶，其船上安裝之船用柴油發動機之期程(Tier)及開/閉狀態需在進入及離開氮氧化物第III期排放管制區，或在此類區域中改變開/閉狀態時，連同日期、時間和位置，記錄於主管機關所規定之紀錄簿或電子紀錄薄[17]中。

5.4 位於第III期排放管制區之船廠或其他維修設施且適用本規則5.1條之船用柴油機，在新造船及海試以後，或在改裝、維修和/或保養船舶之前或之後，或對第II期發動機進行保養或維修，或雙燃料發動機因安全要求船上不裝載氣體燃料或氣體貨物發生之氮氧化物排放，如滿足下列條件，可暫時免除：

.1 該發動機滿足第 II 期氮氧化物限制值；及

.2 免除期間，船舶直接駛往或離開船廠或其他維修設施且不裝載或卸載貨物，且遵守船廠或其他維修設施所在港口國指定特定航線之附加要求(如適用)。

5.5 本規則第5.4條所述免除僅適用於下列期間：

.1 對新造船舶，該期間始於從船廠交付船舶之時(包括海試)，結束於船舶直接離開氮氧化物第III期排放管制區，若為裝有雙燃料發動機之船舶，結束於直接離開氮氧化物第III期排放管制區、或直接駛進最近之氮氧化物第III期排放管制區內合適之氣體燃料加油站；

.2 對裝有第II期發動機之船舶進行改裝、保養或維修時，該期間始於船舶進入氮氧化物第III期排放管制區並直接駛進船廠或其它維修設施之時，並結束於船舶駛離船廠或其它維修設施，並在進行海試後直接離開氮氧化物第III期排放管制區(如適用)；或

.3 對裝有雙燃料發動機之船舶進行改裝、保養和維修時，當船舶因安全要求船上不

[17] 參考「防止船舶污染國際公約電子紀錄簿使用準則」(MEPC.312(74)決議案)。

裝載氣體燃料或氣體貨物時，該期間始於船舶進入氮氧化物第III期排放管制區或當其在氮氧化物第III期排放管制區進行脫氣並直接駛進船廠或其他維修設施之時，並結束於船舶駛離船廠或其他維修設施並直接離開氮氧化物第III期排放管制區或直接駛進最近的氮氧化物第III期排放管制區內適於該船舶之氣體燃料加油站。

排放管制區

6 就本規則而言，氮氧化物第III期排放管制區係指本組織依據附件III所列標準和程序而指定之任何海域，包括任何港口區域。氮氧化物第 III 級排放管制區為：

.1 本附錄附件 VII 中座標所劃定的北美排放管制區；

.2 本附錄附件 VII 中座標所劃定的美國加勒比海排放管制區；

.3 本公約附錄 I 規則 1.11.2 中定義之波羅的海排放管制區；和

.4 本公約附錄 V規則 1.14.6 定義之北海排放管制區。

安裝於2000年1月1日前建造之船舶上之船用柴油機

7.1 儘管有本規則第1.1.1條之規定，安裝在1990年1月1日以後但在2000年1月1日前建造之船舶上，輸出功率超過5000瓩且每缸排量為90公升或以上之船用柴油機，應符合本規則第7.4條所述之排放限制值。前提為該柴油機之認可方法[18]已通過一締約國主管機關之認證，且進行認證之主管機關[19]已將該認證通知提交本組織。應透過以下方法之一證明符合本條要求：

.1 以經認證之認可方法安裝，使用認可方法文件所規定之查驗程序檢驗並確認，包含將認可方法呈現於船上之「國際防止空氣污染證書」之適當註解；或

.2 柴油機證書確認柴油機的運轉在符合本條規則第3、4或5.1.1條所述限制值範圍內，以及船舶「國際防止空氣污染證書」對柴油機認證之適當註解。

7.2 本規則第7.1條應不遲於自該段所述之通知交存之後12個月或以後進行之首次換證檢驗時適用。如欲安裝經認可方法之該船船東能夠證明，並令主管機關滿意，已盡最大努力但未能取得認可，則應在船舶取得認可方法後下一次年度檢驗前，依照該認可方法安裝於船上。

7.3 安裝於在1990年1月1日以後但在2000年1月1日前建造之船舶上，輸出功率超過5,000kW且每缸排量為90公升或以上之船用柴油機，若為適用本規則第7.1條之船用柴油機，其「國際防止空氣污染證書」應按下列情況之一予以標註：

.1 已按照本規則第7.1.1條應用經認可之方法；

.2 已按照本規則第7.1.2條對發動機予以認證；

.3 按據本規則第7.2條所述，尚無可商業獲得經認證之方法；或

.4 經認證之方法不適用。

[18]參考「2014年認可方法程序準則」(MEPC.243(66)決議案)。

[19]「2014年主管機關向本組織提交涉及依據防止船舶污染國際公約附錄VI規則13.7.1要求對已認可方法進行認證準則」(MEPC.242(66)決議案)。

7.4 在滿足本附錄規則3的前提下，禁止使用本條7.1所述的船用柴油機，除非其氮氧化物排放量(按二氧化氮總加權排放量計算)在下列極限值內，其中n為發動機額定轉速(每分鐘曲軸轉速)：

.1 17.0 g/kWh，當n 小於 130 rpm；

.2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh，當 n 等於或大於 130 rpm，但小於 2000 rpm；和

.3 9.8 g/kWh，當 n 等於或大於 2,000 rpm。

7.5 應依據經修訂之「2008年氮氧化物技術章程」第7章對經認可方法發證，並應包括下列驗證：

.1 由適用經認可方法之基準船用柴油機的設計者驗證：根據經修訂之「2008年氮氧化物技術章程」中相應之試驗循環進行之測量，表示由經認可方法算出之影響不會降低柴油機額定功率之1.0%以上，亦不會增加燃油消耗量之2.0%以上，或不會對柴油機之壽命或可靠性造成不利影響；以及

.2 經認可方法之成本不致過高，該成本透過比較為達到本規則第7.4條所述標準，而使用之認可方法，係以減少之氮氧化物量以及購買和安裝該經認可方法之費用予以確認。[20]

發證

8 經修訂之「2008年氮氧化物技術章程」應適用於本條所述標準之發證、試驗和測量程序。

9 經修訂之「2008年氮氧化物技術章程」所述之決定氮氧化物排放程序旨在作為柴油機正常運轉之典型情況。抑制裝置和不合理排放控制策略會有損於此一目的，而不得被允許。本規則不得妨礙輔助控制裝置之使用，此些控制裝置用於保護柴油機和/或其輔助設備不受可導致其損壞或故障之操作條件影響或有助於柴油機之起動。

規則14
硫氧化物(SO_x)和懸浮微粒
一般要求

1 船上使用或攜帶供使用之燃油硫含量不得超過 0.50% m/m。

2 考慮到本組織制定之準則[21]，對全世界供船舶使用之殘渣燃油平均硫含量作監控。

排放管制區內之要求

3 就本規則而言，排放管制區係指本組織依據本附錄附件III中所列標準和程序而指定之任何海域，包括任何港口區域。本規則中之排放管制區有：

.1 本公約附錄I規則1.11.2中定義之波羅的海排放管制區；

[20] 根據下列成本效益(C_e)公式計算，經認可方法的成本不得超過 375 特別提款權/氮氧化物公噸量：

$$C_e = \frac{\text{認可方法之成本} \cdot 10^6}{\text{功率 (瓩)} \cdot 0.768 \cdot 6{,}000\text{(小時/年)} \cdot 5\text{(年)} \cdot \Delta NO_x\text{(克/瓩} \cdot \text{時)}}$$

參考「經修訂之防止船舶污染國際公約附錄VI規則13.7.5成本效益公式之定義」(MEPC.1/Circ.678 通告)。

[21] 參考「2020年世界船用燃油之平均硫含量監控準則」(MEPC.326(75)決議案)。

.2 本公約附錄V規則1.14.6中定義之北海排放管制區；

.3 本附錄附件VII中座標所劃定之北美排放管制區；和

.4 本附錄附件VII中座標所劃定之美國加勒比海排放管制區；

4 當船舶在排放管制區內營運時，船上使用之燃油硫含量不得超過0.10% m/m。

5 本規則第1及第4條中所述之燃油硫含量應由供應商依據本附錄規則18之要求提供文件證明。

6 為符合本規則第4條規定而使用不同燃油，並且進入或離開本規則第3條所述排放管制區域之船舶，應備有一份書面程序表明燃油轉換如何完成，在其進入排放管制區域之前規定足夠的時間對燃油供應系統進行全面沖洗，以去除硫含量超過本規則第4條所規定之適用硫含量之所有燃油。在燃油轉換作業進入排放管制區域以前完成或離開該區域後開始時，應將每一燃油艙中低硫燃油之容積、日期、時間及船舶位置記錄在主管機關規定之航海日誌或電子紀錄簿[22]中。

7 在依據本規則第3條指定某一排放管制區之修正案生效後前12個月內，對於在該排放管制區營運之船舶可免除本規則第4條和第6條之要求、以及本規則第5條中與本規則第4條相關之要求。

船上使用之燃油及船上所載之燃油取樣及試驗

8 如一締約國主管機關要求對船上使用之燃油或船上所載之燃油樣品進行分析，則應依據本附錄附件VI規定之驗證程序進行，以確定船上使用之燃油或船上所載供船上使用之燃油是否符合本規則第1條或第4條之要求。船上使用之燃油取樣時應參考本組織制定之準則[23]，船上所載之燃油樣品之取樣應參考到本組織制定的準則[24]。

9 樣品須由主管機關代表在船舶代表在場的情況下，使用特殊的識別方法進行密封。須給船舶方保留樣品副本之選擇權。

船上使用之燃油取樣點

10 對於受本附錄規則5和規則6控管之船舶，在考慮到本組織制定之準則[25]之情況下，應安裝或指定為採集船上使用之燃油代表性樣本之取樣點。

11 對於2022年4月1日前建造之船舶，第10條所指取樣點需於2023年4月1日以後本附錄第5.1.2條中所確定之首次換證檢驗前安裝或指定。

12 以上第10及第11條之要求，不適用於作為船上推進或操作的燃燒目的之低閃點燃料之燃料供應系統。

13 一締約國主管機關須適當利用為採集船上正在使用的燃油代表性樣品而安裝或指定之取樣點，以驗證燃油符合本規定。締約國主管機關須盡可能迅速地採集燃油樣品，以免造成船舶不當延誤。

[22] 參考「防止船舶污染國際公約電子紀錄簿使用準則」(MEPC.312(74)決議案)。
[23]參考「2019 年燃油硫含量驗證用船上取樣準則」(MEPC.1/Circ.864/Rev.1 通告)。
[24]參考「2020年船上裝載欲使用之燃油或已裝載使用中燃油樣本之船上取樣準則」(MEPC.1/Circ.889 通告)。
[25]參考「2019 年燃油硫含量驗證用船上取樣準則」(MEPC.1/Circ.864/Rev.1 通告)。

規則15
揮發性有機化合物(VOCs)

1 如在締約國管轄之一個或多個港口、或一個或多個裝卸站對液貨船產生之揮發性有機化合物(VOCs)排放加以控制，應按照本條規定進行。

2 對液貨船揮發性有機化合物排放進行管制之締約國應向本組織提交一份通知書。[26]該通知書應包括所需管制之液貨船尺寸、需要蒸氣釋放管制系統之貨物種類、以及該管制之生效日期等資訊。該通知書應至少在生效日期之前6個月提交。

3 所有指定在港口或裝卸站對來自液貨船之揮發性有機化合物排放進行管制之締約國，應保證在其指定之港口和裝卸站，配備經該締約國依據本組織制定之蒸氣排放控制系統安全標準[27]認可之蒸汽排放控制系統，並確保該系統之安全操作並防止對船舶造成不當延誤。

4 本組織應將由締約國指定之港口和裝卸站清單發佈予其他締約國和本組織會員國以供參考。

5 本規則第1條適用之液貨船應配備由主管機關根據本組織制定之安全標準[27]認可之蒸汽排放收集系統，並應在這些貨物裝載過程中使用該系統。根據本規則要求安裝蒸汽排放控制系統之港口或裝卸站，在本規則第2條確定之生效日期後3年內得接受無安裝蒸汽收集系統之液貨船。

6 載運原油之液貨船應配備並實施經主管機關認可之揮發性有機化合物管理計畫。[28]該計畫應根據本組織制定之準則撰寫。該計畫應針對各船特性不同而撰寫，並至少應包含下列各項：

.1 為裝載、海上航行和卸貨時之揮發性有機化合物排放減至最低程度提供書面程序；

.2 考慮到原油洗艙產生之額外揮發性有機化合物；

.3 指定負責實施該計畫之人員；和

.4 對於國際航線船舶，用船長及甲級船員的工作語言編寫，如船長和甲級船員之工作語言非英語、法語、或西班牙語，則應包括上述其中一種語言之譯文。

7 對氣體運輸船，僅在其裝載與圍護系統之類型使得非甲烷揮發性有機化合物得以安全保存在船上或安全回輸到岸上時，才適用本條。[29]

規則16
船上焚燒

1 除本規則第4條規定者外，船上焚燒只允許在船上焚化爐中進行。

2 應禁止下列物質在船上焚燒：

[26]參考「向本組織通知有關對揮發性有機化合物排放進行管制之港口或裝卸站」(MEPC.1/Circ.509通告)。
[27]參考「蒸氣排放控制系統標準」(MSC/Circ.585通告)。
[28]參考「揮發性有機化合物管理計畫制訂準則」(MEPC.185(59)決議案)。同時參考「協助制訂揮發性有機化合物管理計畫之系統及作業技術資訊」(MEPC.1/Circ.680 通告)和「促進揮發性有機化合物管理計畫製定及更新之蒸汽壓力控制系統技術資訊」(MEPC.1/Circ.719 通告)。
[29]參考「國際船舶載運散裝液化氣體構造及設備章程」

.1 附錄 I、II 或III 規定之貨物殘餘物或相關受污染之包裝材料；

.2 多氯聯苯(PCBs)；

.3 附錄V定義含有超過微量重金屬之垃圾；

.4 含有鹵素化合物之精煉石油產品；

.5 非船上產生之污泥和油渣；和

.6 廢氣清潔系統之殘餘物。

3 禁止在船上焚燒聚氯乙烯(PVC)，但在已頒發「國際海事組織型式認可證書」[30]之船上焚化爐內焚燒除外。

4 船舶正常營運過程中產生之污泥和油渣在船上焚燒，可以在主、副發電機或鍋爐內進行，但在這種情形下，不得在碼頭、港口和河口內進行。

5 本條規定：

.1 不影響經修正之「1972年防止傾倒廢棄物及其他物質污染海洋公約」暨其1996年議定書之禁令或其他要求，

或

.2 不排除符合或超過本規則要求之船上熱廢棄物處理裝置替代設計之開發、安裝和使用。

6.1 除本規則第6.2條規定者外，2000年1月1日以後建造之船舶上之每一焚化爐、或2000年1月1日以後安裝在船上之每一焚化爐均應符合本附錄附件IV之要求。符合該要求之每一焚化爐應經主管機關依據本組織制定之船上焚化爐標準規範[31]予以認可；

6.2 當船舶僅航行於其船旗國主權或管轄水域內，主管機關可以允許任何在2005年5月19日前安裝於船上之焚化爐免除本規則第6.1條之適用要求。

7 依本規則第6.1條安裝之焚化爐應備有一份製造商的操作手冊，該手冊應與焚化爐一同保留，並應敘明如何在本附件IV第2條所述之限制內操作焚化爐。

8 應對負責操作依本規則第6.1條要求所安裝焚化爐之人員進行培訓，使其能執行本規則第7條所要求的製造廠操作手冊中規定之指南。

9 對於依本規則第6.1條要求安裝之焚化爐，在該焚化爐進行操作之任何時候均應對燃燒室氣體出口溫度進行監測。如焚化爐為連續進料型，在燃燒室氣體出口溫度低於850°C時，廢棄物不得送入該焚化爐。如焚化爐為分批裝料型，該裝置應設計成其燃燒室氣體出口之溫度在起動後5分

[30] 根據「經修訂之防止船舶污染國際公約附錄V實施準則」(經MEPC.92(45)決議案修正的MEPC.59(33)決議案)、或「船上焚化爐標準規範」(經MEPC.93(45)決議案修正的MEPC.76(40)決議案)、或「2012年防止船舶污染國際公約附錄V實施準則」(經MEPC.239(65)決議案修正的MEPC.219(63)決議案)、或「2014年船上焚化爐標準規範」(MEPC.244(66)決議案)、或「2017年防止船舶污染國際公約附錄V實施準則」(MEPC.295(71)決議案)簽發之型式認可證書。

[31] 參考「2014年船上焚化爐標準規範」(MEPC.244(66)決議案)或「船上焚化爐標準規範」(經MEPC.93(45)決議案修正的MEPC.76(40)決議案)和「船上焚化爐型式認可」(MEPC.1/Circ.793 通告)。

鐘內達到600°C且隨後穩定在不低於850°C。

規則17
收受設施

1 各締約國承擔義務，保證提供足夠之設施以滿足：

.1 船舶得使用其修理港，以接收從船上移除之消耗臭氧物質和含有這些物質之設備之需求；

.2 船舶得使用其港口、裝卸站或修理港，以接收船舶廢氣清洗系統產生之廢氣清洗殘餘物之需求；

而不對船舶造成不當延誤，以及

.3 在拆船廠中用以接收從船上移除之消耗臭氧物質和含有這些物質之設備之需求。

2 小島型開發中國家[32]，由於其特殊情況而只有區域安排為唯一滿足本規則第1條要求之實際可行手段，可通過區域安排滿足這些要求。參與區域安排之締約國應制定出區域收受設施計劃，並考慮到本組織所制定之準則。[33]

參與此等安排之各締約國政府應與本組織協商，以向本公約締約國通報：

.1 區域收受設施計畫如何考慮到準則；

.2 所確定的區域船舶廢物收受中心之細節；及

.3 僅具備有限設施之港口之細節。

3 考慮到本組織將制定之準則，如締約國之港口或裝卸站遠離、或缺乏得以管理及處理本規則第1條所述物質所必需之工業基礎設施，而不能接收此些物質時，則該締約國應將所有此類港口或裝卸站通知本組織，以使該資訊可轉發所有締約國和本組織各會員國，供其參考和採取任何相應之行動。已向本組織提供此類資訊之各締約國，應同時將其可提供管理和處理這些物質之收受設施之港口和裝卸站通知本組織。

4 各締約國應將無本條規定設施或設施被指稱不足之一切情況通知本組織，以便轉發本組織各會員國。

規則18
燃油可獲得性及品質

燃油可獲得性

1 各締約國應採取一切合理措施提升符合本附錄規定燃油之可獲得性，並將其港口和裝卸站之合格燃油可獲得性通知本組織。

2.1 如締約國發現船舶不符合本附錄規定之合規燃油標準，該締約國主管機關有權要求船舶：

[32] 參考「2012年區域收受設施計畫制定準則」(MEPC.221(63)決議案)。
[33] 參考「2011年防止船舶污染國際公約附錄VI之收受設施準則」(MEPC.199(62)決議案)。

.1 提交為達到符合標準而採取行動之紀錄；和

.2 提供該船試圖根據航次計畫購買合規燃油之證據，以及如不能按原計劃購得，已試圖尋找該燃油之替代來源，並且儘管已為獲得合規燃油盡了最大努力，仍不能購得該燃油之證據。

2.2 不應要求船舶為符合標準而偏離其預訂航程或不當延誤航期。

2.3 如船舶提供本規則第2.1條規定之資訊，締約國應考慮到所有相關情況和所提供之證據，以確認採取相應行動，包括不採取管制措施。

2.4 未能購得合規燃油之船舶應通知其主管機關和相關目的港口之主管機關。

2.5 如船舶已提供未能購得合格燃油之證據，締約國應通知本組織。

燃油品質

3 交付並作為本附錄適用之船上燃燒用燃油應符合下列要求：

.1 除本規則第3.2條規定者外：

1.1 燃油應為從石油精煉產生之碳氫化合物，但不應排除參雜少量用於改善某些方面性能之添加劑；

1.2 燃油應不含無機酸；以及

1.3 燃油不得包含有下列危害之任何添加物質或化學雜質：
使船舶安全遭受危險或對機械性能有不利影響，或

.1 對人員有害，或

.2 總體上會增加額外空氣污染。

.2 以石油精煉外之方法得到用於燃燒之燃油不得有以下之一情況：

2.1 超過本附錄規則14中規定之硫含量；

2.2 導致發動機超過本附錄規則13第3、4、5.1.1和7.4條規定之氮氧化物排放限制值；

2.3 含有無機酸；或

2.4.1 使船舶安全遭受危險或對機械性能有不利影響，或

2.4.2 對人員有害，或

2.4.3 總體上會增加額外空氣污染。

4　本規則不適用於固態煤或核能燃料。本規則第5、6、7.1、7.2、8.1、8.2、9.2、9.3和9.4條不適用於如液化天然氣、壓縮天然氣或液化石油氣等之氣體燃料。交付船上並特別作為船上燃燒用之氣體燃料之硫含量應由供應商提供文件證明。

5　對受本附錄規則5和規則6約束之所有船舶，需以燃油交付單之方式對船上燃燒用燃油之細節加以記錄，該燃油交付單需至少包含本附錄附件V中規定之資料。

6　燃油交付單在船上存放位置需使它易於在任何合理時間隨時檢查，並應在燃油交付船上之後保存3年。

7.1　締約國主管機關可對停靠本國港口或近海裝卸站適用本附錄之任何船舶檢查燃油交付單，並可將每份燃油交付單製成副本，也可要求船長或船舶負責人員證明該副本是該燃油交付單之真實副本。主管機關還可透過與出具該燃油交付單之港口協商核實每份燃油交付單之內容。

7.2　主管機關依據第7.1條之規定對燃油交付單之檢查和製作核正無誤副本應盡速進行，而不對船舶造成不當延誤。

8.1　燃油交付單應按本組織制定之準則[34]附有一份所交付燃油之代表樣本。該樣品應由供應商代表和船長或負責加油作業之甲級船員在完成加油作業後密封並簽署，並應由船方控管直到燃油已大致被消耗完，但無論如何，其保存日期自加油日算起應不少於12個月。

8.2　如一締約國要求對代表性樣品進行分析，則應依據本附錄附件VI規定之驗證程序進行，以確定燃油是否符合本附錄的要求。

9　締約國應保證其指定之合適機關：

.1　持有一份當地燃油供應商之登記表；

.2　要求當地供應商提供本規則要求之燃油交付單和樣品，並由燃油供應商書面證明該燃油符合本附錄規則14和規則18之要求；

.3　要求當地供應商保存一份燃油交付單副本至少3年，以供港口國必要時檢查及核實；

.4　對被發現所供燃油與燃油交付單所述內容不符之燃油供應商採取適當措施；

.5　將任何船舶收到發現不符合本附錄規則14或規則18要求燃油之情況通知其主管機關；和

.6　將燃油供應商未依據本附錄規則14或規則18規定要求供油之情況通知本組織，以轉發各締約國和本組織各會員國。

10　關於由締約國進行之港口國檢查，各締約國進一步承擔之義務：

.1　通知締約國或非締約國在其管轄範圍下核發燃油交付單中交付不合規燃油之情況，並提供所有相關資料；以及

.2　確保採取適當補救措施，使發現之不合規燃油符合要求。

[34] 參考「2009年確認符合經修訂之防止船舶污染國際公約附錄VI要求之燃油取樣準則」(MEPC.182(59)決議案)。

11　　對所有總噸位400以上從事定期營運、並頻繁和定期停靠港口之船舶，主管機關在向相關各國申請和協商後可決定，對本規則第6條之符合性可通過一種替代方法予以證明，該方法應提供與符合本附錄規則14以及規則18相似之準確性。

第4章 – 國際航線船舶之碳強度規則

規則19
適用

1　　本章適用於總噸位400以上之所有船舶

2　　本章之規定不適用於：

.1　　僅航行於其船旗國主權或管轄範圍水域內之船舶，但在合理情況下，締約國應透過合理且可行之適當方式確保此類船舶之建造及運作方式符合本章要求。

.2　　非機械推進之船舶以及海上平台，包括浮動式生產儲存卸載油輪(FPSOs)、浮式儲存裝置 (FSUs)及鑽油平台，不論其推進方式。

3　　本附錄規則22、23、24和25不適用於使用非傳統推進之船舶，但規則22和24適用於規則2.2.1所定義在2019年9月1日以後交付、使用非傳統推進之遊輪、和使用傳統推進或非傳統推進之液化天然氣體船；且規則23和25適用於使用非傳統推進之遊輪、和使用傳統推進或非傳統推進之液化天然氣體船。規則22、23、24、25和28不適用於「國際船舶極區水域營運章程」中定義之A類船舶。

4　　儘管有本規則第1條之規定，主管機關可對總噸位400以上之船舶免除適用本附錄規則22和24之要求。

5　　本規則第4條規定不適用於下述情況的總噸位400以上之船舶：

.1　　在2017年1月1日以後簽訂建造合約；或

.2　　無建造合約，在2017年7月1日以後安放龍骨或處於類似建造階段；或

.3　　在2019年7月1日以後交船；或

.4　　新造船或現成船在2017年1月1日以後進行本附錄規則2.2.17所定義之重大改裝，且適用本附錄規則5.4.2和5.4.3者。

6　　允許有權懸掛其國旗之船舶適用本規則第4條，或終止、撤銷或拒絕適用該條之本公約締約國主管機關，應將其詳情立即送交本組織，由本組織將該詳情轉發給本議定書各締約國，供其參考。

規則20
目標

本章之目標是減少國際航運碳強度，以努力實現「國際海事組織船舶溫室氣體減排初步戰略」中設

定之目標減排程度。[35]

規則21
功能要求

為了實現本附錄規則20中規定之目標，本章適用之所有船舶應符合以下功能要求(如適用)，以減少其碳強度：

.1 依據本附錄規則22、23、24和25規定之技術碳強度要求；和

.2 依據本附錄規則26、27和28規定之營運碳強度要求。

規則22
能源效率設計指數達成值(attained EEDI)

1 應對下列船舶計算能源效率設計指數達成值：

.1 所有新造船；

.2 所有經重大改裝之新造船；以及

.3 所有經重大改裝，且改裝範圍過大而被主管機關視為新造船之新造船或現成船

屬於本附錄規則2.2.5、2.2.7、2.2.9、2.2.11、2.2.14至2.2.16、2.2.20、2.2.22及2.2.26至2.2.29中一類或多類船型者，能源效率設計指數達成值應針對各船特性不同，並應表明船舶在能效方面之性能評估，並附有包含用於計算能源效率設計指數達成值所需必要資訊之能源效率設計指數技術卷，並說明計算過程。能源效率設計指數達成值應經主管機關或經其正式授權之任一組織[36]根據能源效率設計指數技術卷進行驗證。

2 計算船舶能源效率設計指數達成值，應考慮到本組織制定之準則。[37]

3 對於受本附錄規則24約束之所有船舶，主管機關或經其正式授權之任一組織應考慮本組織所制定之準則[37]，透過電子通訊方式，在下述期限內向本組織報告船舶能源效率設計指數之要求值、達成值和相關資訊：

.1 在完成本附錄規則5.4要求之檢驗後7個月內；或

.2 對於在2022年4月1日前交付之船舶，在2022年4月1日之後的7個月以內。

規則23
現成船能源效率指數達成值(attained EEXI)

1 應對下列船舶計算現成船能源效率指數達成值：

.1 所有船舶；以及

.2 所有經過重大改裝之船舶

[35]「國際海事組織船舶溫室氣體減排初步戰略」(MEPC.304(72)決議案)。
[36] 參考本組織MEPC.237(65)決議案通過之「認可組織章程」(暨其後續修正案)。
[37]參考「2018新造船能源效率設計指數達成值 (Attained EEDI)計算方法準則」(經MEPC.322(74)和MEPC.332(76)決議案修正的MEPC.308(73)決議案)。

屬於本附錄規則2.2.5、2.2.7、2.2.9、2.2.11、2.2.14至2.2.16、2.2.22及2.2.26至2.2.29中一類或多類船型者。現成船能源效率指數達成值應針對各船特性不同，並應表明船舶在能效方面之性能評估，並附有包含用於計算現成船能源效率指數達成值所需必要資訊之現成船能源效率指數技術卷，並說明計算過程。現成船能源效率指數達成值應經主管機關或經其正式授權之任一組織[38]根據現成船能源效率指數技術卷進行驗證。

2 計算現成船能源效率指數應考慮到本組織制定之準則[39]。

3 儘管有本規則第1條之要求，對於適用本附錄規則22之所有船舶，經主管機關或經其正式授權之任一組織依據本附錄規則22.1驗證之能源效率設計指數達成值，可作為現成船能源效率指數達成值，前提是能源效率設計指數達成值等於或少於本附錄規則25規定之現成船能源效率指數要求值。在這種情況下，現成船能源效率指數應依據能源效率設計指數技術卷進行驗證。

規則24
能源效率設計指數要求值(Required EEDI)

1 對所有：

.1 新造船

.2 經重大改裝後之新造船，以及

.3 所有經重大改裝，且改裝範圍過大而被主管機關視為新造船之新造船或現成船

屬於本附錄規則2.2.5、2.2.7、2.2.9、2.2.11、2.2.14至2.2.16、2.2.22及2.2.26至2.2.29中一類或多類船型，且適用本章者，其能源效率設計指數達成值應為：

$$\text{能源效率設計指數達成值} \leq \text{能源效率設計指數要求值} = \left(1 - \frac{x}{100}\right) \cdot \text{基線值}$$

其中X為表1中相對於能源效率設計指數基線值之能源效率設計指數要求值之折減係數

2 對於所有經過重大改裝且因改裝範圍過大而被主管機關視為新造船之新造船或現成船舶，應計算能源效率設計指數達成值並應符合本規則第1條之要求，其折減係數應與簽訂改裝合約之日、或在無合約情況下改裝開始之日，與其船舶之船型和尺寸相互對應。

[38]參考本組織MEPC.237(65)決議案通過之「認可組織章程」(暨其後續修正案)。
[39]「2021年現成船能源效率指數 (EEXI)達成值之計算方法準則」(MEPC.333(76)決議案)。

表1－能源效率設計指數基線值相對於能源效率設計指數之折減係數(按百分比計)

船型	尺寸	第0階段 2013年1月1日－2014年12月31日	第1階段 2015年1月1日－2019年12月31日	第2階段 2020年1月1日－2022年3月31日	第2階段 2020年1月1日－2024年12月31日	第3階段 2022年4月1日及以後	第3階段 2025年1月1日及以後
散裝船	載重噸200,000以上	0	10		20		30
	載重噸10,000以上但未滿20,000	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
氣體運輸船	載重噸15,000以上	0	10	20		30	
	載重噸10,000以上但未滿15,000	0	10		20		30
	載重噸2,000以上但未滿10,000	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
液貨船	載重噸20,000以上	0	10		20		30
	載重噸4,000以上但未滿20,000	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
貨櫃船	載重噸200,000以上	0	10	20		50	
	載重噸120,000以上但未滿200,000	0	10	20		45	
	載重噸80,000以上但未滿120,000	0	10	20		40	
	載重噸40,000以上但未滿80,000	0	10	20		35	
	載重噸15,000以上但未滿40,000	0	10	20		30	
	載重噸10,000以上但未滿15,000	n/a	0-10*	0-20*		15-30*	
雜貨船	載重噸15,000以上	0	10	15		30	
	載重噸3,000以上但未滿15,000	n/a	0-10*	0-15*		0-30*	

船型	尺寸	第0階段 2013年1月1日–2014年12月31日	第1階段 2015年1月1日–2019年12月31日	第2階段 2020年1月1日–2022年3月31日	第2階段 2020年1月1日–2024年12月31日	第3階段 2022年4月1日及以後	第3階段 2025年1月1日及以後
冷藏船	載重噸5,000以上	0	10		15		30
	載重噸3,000以上但未滿5,000	n/a	0-10*		0-15*		0-30*
混載船	載重噸20,000以上	0	10		20		30
	載重噸4,000以上但未滿20,000	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
液化天然氣運輸船***	載重噸10,000以上	n/a	10**	20		30	
駛上駛下貨船(車輛運輸船)***	載重噸10,000以上	n/a	5**		15		30
駛上駛下貨船***	載重噸2,000以上	n/a	5**		20		30
	載重噸1,000以上但未滿2,000	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
駛上駛下客船***	載重噸1,000以上	n/a	5**		20		30
	載重噸250以上但未滿1,000	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
採用非傳統推進之遊輪***	總噸位85,000以上	n/a	5**	20		30	
	總噸位25,000以上但未滿85,000	n/a	0-5*,**	0-20*		0-30*	

* 依據船舶尺寸，折減係數須在兩個值之間取線性插值。較低之折減係數適用於較小之船舶尺寸。

** 對此類船舶，第1階段於2015年9月1日開始。

*** 折減係數適用於規則2第2.1條所定義、在2019年9月1日以後交付之船舶。

註： n/a 表示不適用能源效率設計指數要求值。

3　　基線值之計算方式如下：

基線值 = $a \cdot b^{-c}$

其中a、b及c係表2所列之參數

表2－用於決定不同船型基線值之參數

規則2所定義之船型	a	b	c
2.2.5 散裝船	961.79	載重噸≤279,000，則為該船舶載重噸 如載重噸>279,000，則為279,000	0.477
2.2.7 混載船	1,219.00	船舶之載重噸	0.488
2.2.9 貨櫃船	174.22	船舶之載重噸	0.201
2.2.11 採用非傳統推進之遊輪	170.84	船舶之總噸位	0.214
2.2.14 氣體運輸船	1,120.00	船舶之載重噸	0.456
2.2.15 雜貨船	107.48	船舶之載重噸	0.216
2.2.16 液化天然氣運輸船	2,253.7	船舶之載重噸	0.474
2.2.22 冷藏船	227.01	船舶之載重噸	0.244
2.2.26 駛上駛下貨船	1405.15	船舶之載重噸	0.498
	1686.17*	如載重噸≤17,000*，則為該船舶載重噸 如載重噸>17,000*，則為17,000	
2.2.27 駛上駛下貨船(車輛運輸船)	如船舶之載重噸/總噸位<0.3 (載重噸/總噸位)$^{-0.7}$ · 780.36 如船舶之載重噸/總噸位≥0.3 1,812.63	船舶之載重噸	0.471
2.2.28 駛上駛下客船	752.16	船舶之載重噸	0.381
	902.59*	如載重噸≤10,000*，則為該船舶載重噸 如載重噸>10,000*，則為10,000	
2.2.29 液貨船	1,218.80	船舶之載重噸	0.488

* 使用於第2階段及以後。

4　　如船舶之設計允許其屬於表2中規定之一類以上船型定義，則該船之能源效率設計指數要求值需為最嚴格之要求值(最低值)。

5　　對於適用本規則之所有船舶，安裝之推進動力應不小於本組織將制定之準則[40]定義中所列條件下保持船舶操縱性所需要之推進動力。

6　　在第1階段開始、及第2階段中間，本組織應對技術發展狀況進行審查，並且在必要時，修正本條所列之時間段、相關船型之能源效率設計指數基線值參數和折減係數。

規則25
現成船能源效率指數要求值

1　　對於：

.1　　所有船舶；以及

.2　　所有經重大改裝之船舶

屬本附錄規則2.2.5、2.2.7、2.2.9、2.2.11、2.2.14至2.2.16、2.2.22和2.2.26至2.2.29中定義類型之一，且適用本章者，其現成船能源效率指數達成值應為：

$$\text{現成船能源效率指數達成值} \leq \text{現成船能源效率指數要求值} = (1 - \frac{y}{100}) \cdot \text{基線值}$$

其中Y代表表3中能源效率設計指數基線值對於現成船能源效率指數要求值之折減係數

表3 - 能源效率設計指數基線值相對於現成船能源效率指數之折減係數(按百分比計)

船型	尺寸	折減係數
散裝船	載重噸200,000以上	15
	載重噸20,000以上但未滿200,000	20
	載重噸10,000以上但未滿20,000	0-20*
氣體運輸船	載重噸15,000以上	30
	載重噸10,000以上但未滿15,000	20
	載重噸2,000以上但未滿10,000	0-20*
液貨船	載重噸200,000以上	15
	載重噸20,000以上但未滿200,000	20
	載重噸4,000以上但未滿20,000	0-20*
貨櫃船	載重噸200,000以上	50
	載重噸120,000以上但未滿200,000	45

[40] 參考「2013年確認在不利條件下保持船舶操縱性最低推進功率之臨時準則」(經MEPC.255(67)和MEPC.262(68)決議案修正的MEPC.232(65)決議案)：綜合文本：MEPC.1/Circ.850/Rev.2 通告，以及「確定在不利條件下保持船舶操縱性最低推進功率準則」(MEPC.1/Circ.850/Rev.3通告)。

	載重噸80,000以上但未滿120,000	35
	載重噸40,000以上但未滿80,000	30
	載重噸15,000以上但未滿40,000	20
	載重噸10,000以上但未滿15,000	0-20*
雜貨船	載重噸15,000以上	30
	載重噸3,000以上但未滿15,000	0-30*
冷藏貨船	載重噸5,000以上	15
	載重噸3,000以上但未滿5,000	0-15*
混載船	載重噸20,000以上	20
	載重噸4,000以上但未滿20,000	0-20*
液化天然氣運輸船	載重噸10,000以上	30
駛上駛下貨船(車輛運輸船)	載重噸10,000以上	15
駛上駛下貨船	載重噸2,000以上	5
	載重噸1,000以上但未滿2,000	0-5*
駛上駛下客船	載重噸1,000以上	5
	載重噸250以上但未滿1,000	0-5*
採用非傳統推進之遊輪	總噸位85,000以上	30
	總噸位25,000以上但未滿85,000	0-30*

* 依據船舶尺寸，折減係數在兩個值之間取線性插值。較低之折減係數適用於較小之船舶尺寸。

2 能源效率設計指數基線值應依據本附錄規則24.3和24.4計算。對於駛上駛下貨船和駛上駛下客船，自第2階段開始使用基線值，此後應依據本附錄規則24.3。

3 本組織需在2026年1月1日之前完成對本規則有效性之審查，並考慮到本組織制定之準則。若基於審查結果，締約國決定通過對規則之修正案，則此修正案應依照本公約第16條的規定予以通過並生效。

規則26
船舶能源效率管理計畫(SEEMP)

1　每一船舶均應在船上備有一份該船特定之「船舶能源效率管理計畫」(SEEMP)。該計畫可作為船舶安全管理系統(SMS)之一部分。船舶能源效率管理計畫之制定和審查應考慮到本組織採納之準則。[41]

2　對於總噸位5,000或以上之船舶，船舶能源效率管理計畫應包括對將用於收集本附錄規則27.1要求之資料之方法說明、以及向船舶主管機關報告程序之說明。

3　對於總噸位5,000或以上之船舶，且屬本附錄規則2.2.5、2.2.7、2.2.9、2.2.11、2.2.14至2.2.16、2.2.22和2.2.26至2.2.29中一類或多類船型者：

.1　其船舶能源效率管理計畫在2023年1月1日或以前應納入：

.1　對用於計算本附錄規則28要求之船舶年度營運碳強度指標達成值方法之說明、以及用於向船舶主管機關報告該值之程序之說明；

.2　本附錄規則28規定之未來3年年度營運碳強度指標要求值；

.3　記錄未來3年如何達到年度營運碳強度指標要求值之實施計畫；以及

.4　自我評估及改善之程序。

.2　對於依據本附錄規則28連續3年被評為D級、或被評為E級之船舶，應依據本附錄規則28.8對船舶能源效率管理計畫進行審查，並需包括矯正行動計畫，以達成要求之年度營運碳強度指標。

.3　應對船舶能源效率管理計畫進行驗證和公司審核，並考慮到本組織將制定之準則。

規則27
船舶燃油消耗數據之收集和回報

1　自2019年的每一日曆年開始，所有5,000總噸以上之船舶應依照船舶能源效率管理計畫之方法收集本附錄附件IX要求該日曆年和隨後每一日曆年或某一時間段內(適用時)之數據。

2　除本規則第4、5和6條規定者外，每一日曆年年末，船舶應酌情匯總該日曆年內或一年中部份時間所收集之資料。

3　除本規則第4、5和6條規定者外，每一日曆年年末之後3個月內，船舶應透過電子通訊方式並使用本組織將制定之標準格式[42]，向主管機關或經其正式授權之任一組織[43]，報告本附錄附件IX所規定各項資料之匯總值。

4　當船舶變更主管機關時，應依據本附錄附件IX之規定，在變更完成之日或在盡可能接近之日期向原主管機關或經其正式授權的任一組織[43]報告該日曆年之匯總資料、以及該主管機關事先要求之未匯總資料。

[41] 參考「2016年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)製作準則」(MEPC.282(70)決議案)。
[42] 參考「2016年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)製作準則」(暨其後續修正案) (MEPC.282(70)決議案)。
[43] 參考可能經本組織修正的、本組織以MEPC.237(65)決議案通過之「認可組織章程」。

5　　當船舶變更公司，應依據本附錄附件IX之規定，在變更完成之日或在盡可能接近之日期，向其主管機關或經其正式授權的任一組織[43]報告該日曆年匯總資料、以及該主管機關要求之未匯總資料。

6　　當船舶同時變更主管機關和公司，則應適用本規則第4條。

7　　資料應依照主管機關建立之程序進行驗證，並考慮本組織制定之準則。[44]

8　　除本規則第4、5和6條規定者外，本附錄附件IX所指上一日曆年報告資料之未匯總資料，應自該日曆年末之後至少12個月內隨時可供使用，並在主管機關要求時提供。

9　　主管機關應確保其5,000總噸以上之船舶所報告本附錄附件IX所指之資料，在不晚於簽發此些船舶之符合聲明書後1個月內，透過電子通訊方式並使用本組織將制定之標準格式，轉交至國際海事組織船舶燃油消耗資料庫。

10　依據提交給國際海事組織船舶燃油消耗資料庫之報告資料，本組織秘書長應向海洋環境保護委員會提交一份年度報告，總結所收集到的資料、缺失資料之情況以及委員會可能要求之其他相關資訊。

11　　本組織秘書長應授權適用本附錄規則28之船舶之主管機關查詢該船舶在國際海事組織船舶燃油消耗量資料庫中所有上一日曆年之全部報告資料。

12　　本組織秘書長應維護一個無法識別特定船舶之匿名資料庫，締約國有權查詢匿名數據，僅限於分析和審議。

13　　依照本組織將制定之準則，本組織秘書長應負責並管理國際海事組織燃油消耗資料庫。

規則28
營運碳強度

年度營運碳強度指標達成值(年度營運CII達成值)

1　　A2023年日曆年年末以後及往後之每一日曆年年末，所有5,000總噸以上且屬於本附錄規則2.2.5、2.2.7、2.2.9、2.2.11、2.2.14至2.2.16、2.2.22和2.2.26至2.2.29中一類或多類船型之船舶，應使用依據本附錄規則27所收集之資料，計算前一日曆年自1月1日至12月31日共12個月內之年度營運碳強度指標達成值，同時考慮到本組織將制定之準則。

2　　每一日曆年年末以後之3個月內，船舶應透過電子通訊方式並使用本組織將制定之標準格式，向主管機關或經其正式授權之任一組織回報年度營運碳強度指標達成值。

3　　儘管有本規則第1和2條之規定，若規則27.4、27.5或27.6中所述之船舶變更在2023年1月1日之後完成，船舶應在發生變更之日曆年年末以後，依照規則28.1及28.2計算並回報變更發生之日曆年自1月1日至12月31日共12個月內完整的年度營運碳強度指標達成值，以依據本附錄規則6.6進行驗證，同時考慮到本組織將制定之準則。本規則中任何規定均不得免除本規則或本附錄規則27對於公司規定之回報義務。

[44] 參考「2017年主管機關驗證船舶燃油消耗數據準則」(MEPC.292(71)決議案)。

年度營運碳強度指標要求值(年度營運CII要求值)

4 所有5,000總噸以上屬於本附錄規則2.2.5、2.2.7、2.2.9、2.2.11、2.2.14至2.2.16、2.2.22和2.2.26至2.2.29中一類或多類船型之船舶，其年度營運碳強度指標要求值應為：

$$\text{年度營運碳強度指標要求值} = (1 - \frac{Z}{100}) \bullet \text{CII}_R$$

其中

Z為年度折減係數，以確保在特定評級中持續改進船舶營運碳強度；以及

CII_R 為參考值。

5 年度折減係數 Z[45]以及參考值 CII_R 應考慮本組織將制定之準則所界定之數值。

營運碳強度評級

6 應記錄年度營運碳強度指標達成值，並對照年度營運碳強度指標要求值進行驗證，以由主管機關或經其正式授權的任一組織，考慮到本組織制定之準則，確定營運碳強度評級為A、B、C、D或E，以表明優秀、良好、普通、稍差或不合格之表現等級。評級C之中間值應等於本規則第4條中規定之年度營運碳強度指標要求值。

矯正行動和獎勵措施

7 連續3年被評為D級、或被評為E級之船舶，應制定矯正行動計畫，以達到年度營運碳強度指標要求值。

8 應對船舶能源效率管理計畫進行審查以納入矯正行動計畫，同時考慮到本組織將制定之準則。經修訂之船舶能源效率管理計畫，應在依照本規則第2條回報年度營運碳強度指標達成值後1個月內提交至主管機關或經其正式授權的任一組織以供驗證。

9 連續3年被評為D級、或被評為E級之船舶，應依照經修訂之船舶能源效率管理計畫，採取適當計畫之矯正行動。

10 鼓勵各主管機關、港口當局和其他利益攸關方酌情為被評為A或B級之船舶提供獎勵措施。

審查

11 本組織應在2026年1月1日之前完成審查，以評估：

.1 本規則在減少國際航運碳強度方面之有效性；

.2 加強矯正行動或其他補救方式之必要性，包括可行之現成船能源效率指數之額外要求；

.3 加強執行機制之必要性

.4 加強資料收集系統之必要性；以及

[45] 年度折減係數針對每一類型船舶。該係數的定義旨在逐步滿足「國際海事組織船舶溫室氣體減排初步戰略」(MEPC.304(72)決議案)的目標。

.5 修正係數Z以及CII_R數值。

若基於審查結果，締約國決定通過對本條之修正案，則此修正案應依照本公約第16條之規定予以通過並生效。

規則29
推廣改進船舶能源效率之技術合作和技術轉移[46]

1 主管機關應與本組織以及其他國際機構合作，直接或透過本組織，為請求技術援助的國家(特別是發展中國家)，酌情推廣和提供支援。

2 締約國主管機關應與其他締約國積極合作，針對實施履行本附錄第4章之規定(特別是規則19.4至19.6)，根據其國內法律、法規和政策，對於尋求技術援助之國家(特別是發展中國家)，推廣技術開發、技術轉移以及資訊交流。

第5章 – 本附錄各項規定之符合性驗證

規則30
適用範圍

各締約國在依據本附錄履行其責任和義務時，應使用「履約章程」之規定。

規則31
符合性驗證

1 所有締約國均應接受本組織按稽核標準進行之定期稽核，以驗證其是否符合並實施本附錄之要求。

2 本組織秘書長應基於本組織制定之準則[47]，負責對稽核機制實施管理。

3 所有締約國均應基於本組織制定之準則[47]，負責提供稽核以及執行之行動計畫，以解決調查之結果。

4 對所有締約國之稽核均須：

.1 基於本組織秘書長制定之整體計畫，並考慮本組織制定之準則[47]；和

.2 定期執行，並考慮本組織制定之準則。[47]

[46] 參考「關於促進改進船舶能效的技術合作和技術轉移」(MEPC.229(65)決議案)，和「實施防止船舶污染國際公約附錄VI第4章規則關於政府間技術合作的示範協定」(MEPC.1/Circ.861 通告)。
[47] 參見「國際海事組織會員國審核機制框架和程序」(第A.1067(28)決議案)。

附件1

國際防止空氣污染(IAPP)證書範本(規則8)

國際防止空氣污染證書

茲由.....委託.....

(國家全名) (依據公約規定經授權之主管人員或組織之全名)

依照1997年議定書修訂經1978年議定書修訂之1973年防止船舶污染國際公約(以下簡稱為「本公約」)之規定發給本證書

船舶要目[48]

船名 .....

船舶號數或信號符字.....

IMO 編號[49] .....

船籍港 .....

總噸位 .....

茲證明

1 本船業已依本公約附錄VI規則5之規定檢驗；及

2 經檢驗顯示設備、系統、裝具、佈置與材料完全符合本公約附錄VI所適用的要求。

本證書有效期間至(日/月/年)[50] .....

依據本公約附錄VI規則5實施檢驗。

本證書所依據之檢驗完成日期(日/月/年).....

發證地點.....

(證書核發地點)

發證日期(日/月/年) ....

(證書核發日期) *(官方授權簽署)*

(主管機關之關防或戳記，如適用)

[48] 船舶要目亦可由水平之表格替換。

[49] 依據「國際海事組織船舶識別編號方案」(A.1117(30)決議案)。

[50] 填入主管機關根據公約附錄VI規則9.1規定之期滿日期。該日期如未按公約附錄VI規則9.8進行修正，其日、月相當於公約附錄VI規則2.1.3所定義之周年日。

年度及中期檢驗之簽證

茲證明 本船依本公約附錄VI規則5之規定實施檢驗符合本附錄之有關規定：

年度檢驗

簽名 .....
(正式授權人員簽名)

地點 .....

日期(日/月/年) .....

(主管機關之關防或戳記，如適用)

年度/中期[51]檢驗

簽名 .....
(正式授權人員簽名)

地點 .....

日期(日/月/年) .....

(主管機關之關防或戳記，如適用)

年度/中期[52]檢驗

簽名 .....
(正式授權人員簽名)

地點 .....
日期(日/月/年) .....

(主管機關之關防或戳記，如適用)

年度檢驗

簽名 .....
(正式授權人員簽名)

地點 .....

日期(日/月/年) .....

(主管機關之關防或戳記，如適用)

[51] 刪去不適用者。
[52] 刪去不適用者。

依規則9.8.3規定之年度/中期檢驗

茲證明 本船依本公約附錄VI規則9.8.3規定實施年度/中期[53]檢驗符合本附錄之有關規定：

簽名 .....
(正式授權人員簽名)

地點 .....

日期(日/月/年) .....

(主管機關之關防或戳記，如適用)

適用規則9.3規定對有效期少於5年證書之延期簽證

本船符合本附錄相關規定，且依本公約附錄VI規則9.3規定，本證書有效期延至(日/月/年) .....

簽名. .....
(正式授權人員簽名)

地點 .....

日期(日/月/年) .....

(主管機關之關防或戳記，如適用)

[53] 刪去不適用者。

適用規則9.4規定於換證檢驗完成後之延期簽證

本船符合本附錄相關規定，且依本公約附錄VI規則9.4之規定，本證書有效期延至(日/月/年) .....

簽名 .....
(正式授權人員簽名)

地點.....

日期(日/月/年) .....

(主管機關之關防或戳記，如適用)

適用規則9.5或9.6規定對有效期延至檢驗港口
或給予寬限期證書之延期簽證

依本公約附錄VI規則第9.5條或第9.6條[53]之規定，本證書有效期延至(日/月/年) .....

簽名 .....
(正式授權人員簽名)

地點 .....

日期(日/月/年) .....

(主管機關之關防或戳記，如適用)

適用規則9.8規定提前週年日期之簽證

依本公約附錄VI規則9.8之規定，新週年日期為(日/月/年) .....

簽名. .....
(正式授權人員簽名)

地點 .....

日期(日/月/年) .....

(主管機關之關防或戳記，如適用)

依本公約附錄VI規則9.8之規定，新週年日期為(日/月/年) .....

簽名 .....
(正式授權人員簽名)

地點 .....

日期(日/月/年) .....

(主管機關之關防或戳記，如適用)

國際防止空氣污染證書附頁(IAPP證書)

構造及設備紀錄

附註：

1 本紀錄必須永久依附在IAPP證書。IAPP證書應隨時保存於船上。

2 本紀錄至少應使用英文、法文或西班牙文其中之一。若同時使用簽發國之官方語言，則在有爭議或衝突時以官方語言為優先。

3 依適用情況在方框中填入"X"代表「是」和「適用」或"—"代表「否」和「不適用」。

4 除非另有說明，在本紀錄中所提及之規則係指本公約附錄VI之規則，而提及之決議案或通報係指經國際海事組織所採納者。

1 船舶要目

1.1 船名.....

1.2 IMO編號.....

1.3 安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期(日/月/年).....

1.4 船長[54] .....

2 船舶排放控制

2.1 消耗臭氧層物質(規則12)

2.1.1 下列滅火系統，其他系統及設備，含有消耗臭氧層物質，除了氟氯碳氫化合物之外，在2005年5月19日前安裝在船上者，尚可繼續使用：

系統或設備	船上位置	物質

[54] 本欄填寫代表此船為2016年1月1日以後建造，為特別設計並只供娛樂目的使用之船舶，且根據規則13.5.2.1或13.5.2.3規定，規則13.5.1.1之NO_x排放限制不需適用。

2.1.2　下列系統含有氟氯碳氫化合物，在2020年1月1日前安裝在船上者，尚可繼續使用：

系統或設備	船上位置	物質

2.2　氮氧化物 (NO_x) (規則13)

2.2.1　下列安裝於此船之船用柴油機係依照規則13列示之要求：

適用MARPOL附錄VI規則 (NTC = 2008年氮氧化物技術章程) (AM = 認可辦法)			柴油機 #1	柴油機 #2	柴油機 #3	柴油機 #4	柴油機 #5
1	製造廠家及型號						
2	序號						
3	用途（適用之週期–NTC 3.2）						
4	額定功率（kW）(NTC 1.3.11)						
5	額定轉速（RPM）(NTC 1.3.12)						
6	2000年1月1日以後所安裝之完全相同柴油機，經13.1.1.2豁免		□	□	□	□	□
7	依據13.1.1.2，完全相同柴油機安裝日期						
8a	重大改裝日期(日/月/年)	13.2.1.1 & 13.2.2					
8b		13.2.1.2 & 13.2.3					
8c		13.2.1.3 & 13.2.3					
9a	第I期	13.3	□	□	□	□	□
9b		13.2.2	□	□	□	□	□
9c		13.2.3.1	□	□	□	□	□
9d		13.2.3.2	□	□	□	□	□
9e		13.7.1.2	□	□	□	□	□
10a	第II期	13.4	□	□	□	□	□
10b		13.2.2	□	□	□	□	□
10c		13.2.2 (第III期不適用)	□	□	□	□	□
10d		13.2.3.2	□	□	□	□	□
10e		13.5.2（豁免）	□	□	□	□	□
10f		13.7.1.2	□	□	□	□	□
11a	NO_x第III期排放管制區	13.5.1.1	□	□	□	□	□
11b		13.2.2	□	□	□	□	□
11c		13.2.3.2	□	□	□	□	□
11d		13.7.1.2	□	□	□	□	□

12	認可辦法[55]	已安裝	□	□	□	□	□
13		本次檢驗時無商業化	□	□	□	□	□
14		不適用	□	□	□	□	□

2.3 硫氧化物 (SO_x) 及微粒物質(規則14)

2.3.1 船舶運營於規則14.3所規定之排放管制區域外時，應使用：

.1 依送油通知單所載硫含量不超過0.50% m/m限制值之燃油，及/或.....□

.2 依照規則4.1列於2.6段之認可的等效佈置，在降低硫排放方面至少和使用硫含量在0.50% m/m限制值內之燃油一樣有效。.....□

2.3.2 船舶運營於規則14.3所規定之排放管制區域內時，應使用：

.1 依送油通知單所載硫含量不超過0.10% m/m限制值之燃油，及/或.....□

.2 依照規則4.1列於2.6段之認可的等效佈置，在降低硫排放方面至少和使用硫含量在0.10% m/m限制值內之燃油一樣有效。.....□

2.3.3 若船舶未具有依規則4.1列於2.6段之認可的等效佈置，依據送油通知單，船上所載運供使用之燃油硫含量不得超過0.50% m/m限制值。.....□

2.3.4 船舶依規則14.10或14.11設置有指定之取樣點。.....□

2.3.5 依規則14.12，規則14.10或14.11所要求設置或指定取樣點之規定不適用於船上使用低閃點燃料做為推進或操作目的而進行燃燒之燃油服務系統。.....□

2.4 揮發性有機化合物 (VOCs) (規則15)

2.4.1 液貨船裝有依MSC/Circ.585認可的氣體收集系統。.....□

2.4.2.1 載運原油的液貨船上應有一份認可的揮發性有機化合物管理計畫.....□

2.4.2.2 揮發性有機化合物管理計畫認可日期.....

2.5 船用焚化爐 (規則16)

船舶具有焚化爐：

.1 2000年1月1日以後安裝，符合：

.1 決議案 MEPC.76(40)暨其修正案[56] .....□

.2 決議案 MEPC.244(66).....□

[55] 參考「2014年認可方式程序準則」（決議案MEPC.243(66)）
[56]經決議案MEPC.93(45)修正

.2 2000年1月1日前安裝，符合：

.1 決議案 MEPC.59(33)暨其修正案[57]…… □

.2 決議案 MEPC.76(40)暨其修正案[58]…… □

2.6 等效 (規則4)

此船可允許使用以下的裝具、材料、設備或儀器來安裝到船上或其他程序，替代燃油或符合方法可做為依據此附錄要求的等效措施：

系統或設備	等效用途	認可日期

茲證明本紀錄在所有各方面均屬正確。

發證地點……
(證書核發地點)

發證日期(日/月/年) …… ……
(證書核發日期) *(官方授權簽署)*

(主管機關之關防或戳記，如適用)

[57]經決議案MEPC.92(45)修正
[58]經決議案MEPC.93(45)修正

附件 II

試驗週期和加權係數(規則13)

在採用經修訂之「2008年氮氧化物技術章程」中規定之試驗程序和計算方法核實船用柴油機是否符合本附錄規則13規定適用之氮氧化物限制值時，應使用下列試驗週期和加權係數。

.1 對於船舶主推進之定速船用發動機，包括柴油電力驅動應採用試驗週期E2。

.2 對於可調螺距螺旋槳裝置應採用試驗週期E2。

.3 對於按推進器定律運轉之主輔發動機應採用試驗週期E3。

.4 對於定速輔發動機應採用試驗週期D2。

.5 對於除上述發動機外之變速、變載輔機應採用試驗週期C1。

定速主推進機適用之試驗週期(包括柴油電力驅動和所有可調螺距螺旋槳裝置)

試驗週期類型 E2	轉速	100%	100%	100%	100%
	功率	100%	75%	50%	25%
	加權係數	0.2	0.5	0.15	0.15

依據螺槳定律運轉之主機及輔機適用之試驗週期

試驗週期類型 E3	轉速	100%	91%	80%	63%
	功率	100%	75%	50%	25%
	加權係數	0.2	0.5	0.15	0.15

定速輔發動機適用之試驗週期

試驗週期類型 D2	轉速	100%	100%	100%	100%	100%
	功率	100%	75%	50%	25%	10%
	加權係數	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

變速和變載輔機適用之試驗週期

試驗週期類型 C1	轉速	額定				過渡			空轉
	扭矩	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	加權係數	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

若發動機依據規則13第5.1.1條予以認證，則在各模式點之排放量不得超過適用之氮氧化物排放限制值50%以上，但以下情況除外：

.1 D2 試驗週期的 10%模式點。

.2 C1 試驗週期的 10%模式點。

.3 C1 試驗週期的空轉模式點。

附件 III

指定排放管制區之標準和程序
(規則13.6及14.3)

1 目的

1.1 本附件之目的是向各締約國提供制定及提交指定排放管制區域建議之標準和程序，並提出本組織評估此類建議時應考慮之因素。

1.2 遠洋船舶排放之氮氧化物、硫氧化物和懸浮微粒導致世界各城市和沿海地區空氣污染濃度增加。空氣污染對公眾健康和環境產生之危害包括：早產兒死亡、心肺病、肺癌、慢性呼吸道疾病、酸化和優養化。

1.3 如證實有防止、減少和控制船舶排放氮氧化物或硫氧化物及懸浮微粒或所有三種排放類型(以下稱為排放)之需要，本組織應考慮採納一排放管制區。

2 指定排放管制區之程序

2.1 指定氮氧化物或硫氧化物及懸浮微粒或所有三種排放類型的排放管制區，只能由各締約國向本組織提交建議。若兩個或以上締約國對某一特定區域有共同之利益，他們應起草一個互相協調之建議書。

2.2 應根據本組織制定之規則和程序向本組織提交指定一個區域作為排放管制區域之建議。

3 指定排放管制區之標準

3.1 建議應包含：

.1 一份所建議適用區域之明確描述，連同一份標有該區域位置之參考海圖；

.2 所建議控制之排放類型(即：氮氧化物或硫氧化物及懸浮微粒或所有三種排放類型)；

.3 一份關於受到船舶排放威脅之人口和環境區域的說明；

.4 一份在所建議之適用區域內，航行船舶排放造成空氣污染濃度的增加或對環境產生不利影響之評估。該評估應包括相關排放對人類健康和環境影響之說明，如對陸地生態和水生生態系統、自然生產力區域、瀕危棲息地、水質、人類健康以及

具有重要文化科學價值區域(如有時)不利影響之說明。並應標明有關資料，包括所用之方法來源；

.5 在所建議之適用區域與受威脅人口和環境區域有關之氣象條件相關資料，特別是主要風力分佈，或有關地形學、地質學、海洋學、地貌學資料或其他可能導致空氣污染濃度增加或對環境造成不利影響條件之相關資料；

.6 所建議之排放管制區內船舶交通狀況，包括這種交通之模式與密度；

.7 一份由一個或多個締約國對岸上氮氧化物、硫氧化物和懸浮微粒排放源影響受威脅人口和環境區域所採取控制措施之說明，該措施的適當性及操作應與附錄VI規則13以及14有關規定採取之措施一致；和

.8 與岸上控制相比，減少船舶排放之相對費用，以及對從事國際貿易船舶之經濟影響。

3.2 排放管制區之地理界限將依據上述所列之有關標準，包括來自航行於所建議區域內之船舶排放和沉積量，交通模式、密度以及風況予以確定。

4 本組織評估並通過排放管制區之程序

4.1 本組織應審議由一個或多個締約國提交之每份建議。

4.2 在評估建議時，本組織應考慮每份建議中應包括上述第3節中所述之標準。

4.3 排放管制區域應以本附錄修正案之形式指定，並根據本公約第16條之規定予以審議、通過和生效。

5 排放管制區之管理

5.1 鼓勵擁有航行於這些區域船舶之締約國向本組織提供任何有關該區域管理之情況。

附件 IV

船上焚化爐之型式認可和操作限制(規則16)

1 規則16.6.1所述之每艘船上焚化爐都應擁有「國際海事組織型式認可證書」。為獲取該證書，焚化爐應依據規則16.6.1所述之認可標準進行設計和建造。每一型號均應在工廠或經認可之試驗設備接受規定之型式認可試驗，並由主管機關負責，在型式認可試驗中使用下列標準燃料/廢棄物，以確定焚化爐是否在本附件第2條規定之限制之下運轉：

油泥成分為：	75% 重質燃油(HFO)之油泥； 5% 潤滑油之廢棄油；和 20% 已乳化之水。
固態廢棄物成分為：	50%食物廢棄物； 50%垃圾包括： 約 30%紙 約 40%硬紙板 約 10%破布 約 20%塑膠。
	混合物的濕度可達 50%，不可燃固態可達 7%。

2 規則16.6.1所述之焚化爐應在下列限制內運轉：

燃燒室中的氧氣：	6–12%
燃氣中一氧化碳含量之最大平均值：	200 mg/MJ
煙灰數的最大平均值：	Bacharach 3 或 Ringelmann 1 (20%渾濁度) (只有在非常短的時間內，如啟動時，才能接受更高的煙灰數)
灰燼之不燃成分：	最大 10%，按重量計
燃燒室煙氣出口之溫度範圍：	850–1200°C

附件 V

燃油交付單中應包含之資料(規則18.5)

1 接收燃油之船名和IMO編號

2 港口

3 交付開始日期

4 船用燃油供應商名稱、地址和電話號碼

5 產品名稱

6 燃油量(公噸)

7 15°C 時的密度(kg/m^3)[59]

8 硫含量(% m/m)[60]

9 一份由燃油供應商代表簽署和證明之聲明，證明所供燃油符合本附錄規則18.3，且所供燃油之硫含量不超過：

- □ 本附錄規則14.1中規定之限制值；
- □ 本附錄規則14.4中規定之限制值；或
- □ 買方指定之限制值_____(% m/m)，由燃油供應商代表填寫，並根據買方通知該燃油：

  .1 與依據本附錄規則4之等效符合方式一併使用；或

  .2 依據本附錄規則3.2發展硫氧化物減排和控排技術研究，對進行試航之船舶之相關免除。

該聲明應由燃油供應商代表填寫，在適用的方格中打叉(x)。

[59] 燃油應依據ISO 3675:1998 或ISO 12185:1996 進行試驗。
[60] 燃油應依據ISO 8754:2003 進行試驗。

附件 VI

防止船舶污染國際公約附錄VI燃油樣品驗證程序(規則18.8.2或14.8)

應使用以下相關驗證程序判定船上交付、船上使用或攜帶供船上使用之燃油是否符合本附錄規則14適用之硫含量限制值。

本附件涉及以下防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄VI之代表性燃油樣本：

第1部分—依據規則18.8.1交付之燃油樣品[61]，以下稱為規則2.1.22定義之「防止船舶污染國際公約交付樣品」。

第2部分—按照規則14.8條旨在船上使用或攜帶供船上使用之燃油樣品[62]，以下稱為規則2.1.16定義之「船上使用樣品」和第2.1.24條定義的「船上所載樣品」[63]。

第1部分 —防止船舶污染國際公約交付樣品

1 一般要求

1.1 應使用規則18.8.1要求之代表性燃油樣品(防止船舶污染國際公約交付樣品)驗證供應船上之燃油硫含量。

1.2 締約國應透過其主管機關管理驗證之程序。

1.3 負責本附件所述硫含量試驗程序之實驗室應就其使用之試驗方法取得有效認證[64]。

2 *驗證程序第1部分*

2.1 防止船舶污染國際公約交付樣品應由主管機關送交實驗室。

2.2 實驗室應：

.1 將封條號碼和樣品標籤之詳細資訊載入試驗紀錄；

.2 將收到樣品之封條狀況記入試驗紀錄；和

.3 拒收任何封條受損之樣品，並將拒收情況載入試驗紀錄。

[61] 依據「2009年確認符合經修訂之防止船舶污染國際公約附錄VI燃油取樣準則」(MEPC.182(59)決議案)取樣。
[62] 依據「2019年燃油硫含量驗證用船上取樣準則」(MEPC.1/Cir.864/Rev.1 通告)取樣。
[63] 參考「2020年船上裝載欲使用之燃油或已裝載使用中燃油樣本之船上取樣準則」(MEPC.1/Circ.889 通告)。
[64] 該實驗室應依據ISO/IEC 17025:2017 或ISO 8754:2003 給定硫含量測試性能之等效標準的認可。

2.3 如所收到樣品之封印未受損，實驗室應繼續驗證程序並應：

.1 開封樣品；

.2 確保樣品完全均勻；

.3 從樣品中提取兩份子樣品；和

.4 重新密封樣品，並在試驗紀錄中記入新重新密封之詳細資訊。

2.4 應依據本附錄規則2.1.30中所述之具體試驗方法對兩份子樣品依次進行試驗。就本驗證程序第1部分而言，該試驗分析結果應稱為「1A」和「1B」：

.1 「1A」和「1B」之結果應按照試驗方法之要求記入試驗紀錄；和

.2 如「1A」和「1B」之結果在試驗方法之重複性(r)[65]範圍內，則結果應視為有效；或

.3 如「1A」和「1B」之結果不在試驗方法之可重複性(r)範圍內，則應放棄此二結果，實驗室應提取兩份新子樣本進行試驗。提取了新子樣品後，應按照第2.3.4條重新密封樣品瓶。

.4 若兩次未能達到「1A」和「1B」之間之可重複性，則在進行進一步樣品試驗之前，應由實驗室調查導致失敗之原因並予以解決。在解決了該可重複性問題後，應按照第2.3條提取兩份新子樣品。提取了新的子樣品後，應按照第2.3.4條重新密封樣品。

2.5 如「1A」和「1B」之試驗結果有效，則應計算這兩個結果之平均值。平均值應稱為「X」，並應記入試驗紀錄：

.1 如結果「X」等於或低於規則14要求適用之限制值，則燃油應視為符合要求；或

.2 如結果「X」高於規則14要求適用之限制值，則燃油應視為不符合要求

表1：防止船舶污染國際公約交付樣本程序第1部分之總結

<table>
<tr><td colspan="3">基於本附錄規則2.1.30中所述之試驗方法</td></tr>
<tr><td>適用之限制值% m/m：V</td><td>結果 2.5.1: X ≤ V</td><td>結果 2.5.2: X > V</td></tr>
<tr><td>0.10</td><td rowspan="2">符合要求</td><td rowspan="2">不符合要求</td></tr>
<tr><td>0.50</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">「X」結果記錄至小數點後兩位</td></tr>
</table>

2.6 從該驗證程序獲得之最終結果應由主管機關進行評估。

2.7 實驗室應將試驗紀錄之副本提供給管理驗證程序之主管機關。

[65] 依據ISO 4259:2017-2 以及所使用試驗方法中定義之重複性(r)計算。

第 2 部分—船上使用和船上所載之燃油樣品

3 一般要求

3.1 船上使用或船上所載燃油樣品，應酌情用於驗證在取樣點以該燃油樣品代表燃油之硫含量。

3.2 締約國應透過其主管機關管理驗證程序。

3.3 負責本附錄所述硫含量試驗程序之實驗室應就其使用之試驗方法獲得有效認證[66]。

4 驗證程序第2部分

4.1 船上使用或船上所載樣本應由主管機關送交實驗室。

4.2 實驗室應：

.1 將封條號碼以及樣本標籤之詳細資訊記入試驗紀錄；

.2 將收到之樣本封條狀況記入試驗紀錄；和

.3 拒收任何封條受損之樣品，並將拒收情況載入試驗紀錄。

4.3 如所收到樣品之封印未受損，實驗室應繼續驗證程序並應：

.1 開封樣品；

.2 確保樣品完全均勻；

.3 從樣品中提取兩份子樣品；和

.4 重新密封樣品，並在試驗紀錄中記入新重新密封之詳細資訊。

4.4 應依據本附錄規則2.1.30中所述之具體試驗方法對兩份子樣品依次進行試驗。就本驗證程序第1部分而言，該試驗分析結果應稱為「2A」和「2B」：

.1 「2A」和「2B」之結果應按照試驗方法之要求記入試驗紀錄；和

.2 如「2A」和「2B」之結果在試驗方法之重複性(r)[67]範圍內，則結果應視為有效；或

.3 如「2A」和「2B」之結果不在試驗方法之可重複性(r)範圍內，則應放棄此二結果，實驗室應提取兩份新子樣品進行試驗。提取了新子樣品後，應按照第4.3.4條重新密封樣品瓶。

.4 若兩次未能達到「2A」和「2B」之間之可重複性，則在進行進一步樣品試驗之前，應由實驗室調查導致失敗之原因並予以解決。在解決了該可重複性問題後，

[66] 該實驗室應按 ISO/IEC 17025:2017 認證，或對於給定硫含量試驗 ISO 8754:2003 的性能，則應按等效標準認證。
[67] 依照ISO 4259:2017-2 以及所用試驗方法所定義之重複性(r)計算。

應按照第4.3條提取兩份新子樣品。提取了新的子樣品後，應按照第4.3.4條重新密封樣品。

4.5 如「2A」和「2B」之試驗結果有效，則應計算這兩個結果之平均值。平均值應稱為「Z」，並應記入試驗紀錄：

.1 如結果「Z」等於或低於規則14要求之適用限制值，則經試驗樣品所代表之燃油應視為符合要求；

.2 如結果「Z」高於規則14要求之適用限制值，但是低於或等於適用之限制值+0.59R (R係指試驗方法之重現性)[68]，則由試驗樣品所代表之燃油應視為符合要求；或

.3 如結果「Z」高於規則14要求之適用限制值+0.59R，則經試驗樣品所代表之燃油應視為不符合要求。

表2：船上使用或船上做載樣本程序總結[69]

O基於本附錄規則2.1.30中所述的試驗方法				
適用的限制值 %m/m：V	試驗邊際值：W	結果 4.5.1： Z ≤ V	結果 4.5.2： V < Z ≤ W	結果 4.5.3： Z > W
0.10	0.11	符合要求	符合要求	不符合要求
0.50	0.53			
		結果「Z」記錄至小數點後兩位		

4.6 從該驗證程序獲得之最終結果應由主管機關進行評估。

4.7 實驗室應將試驗紀錄之副本提供給管理驗證程序之主管機關。

[68] 依照ISO 4259:2017-2 以及所用試驗方法所定義之重現性(R)計算。

[69] 公司或其他實體進行非防止船舶污染國際公約程序之試驗結果，應考慮ISO 4259: 2017-2 提供有關接收者之取樣方法。

附件 VII

排放管制區(規則13.6和14.3)

1 依據規則13.6和規則14.3指定除波羅的海和北海區域以外之排放管制區的界線見本附件。

2 北美區域包括：

.1 位於美國和加拿大太平洋海岸附近由測地線連接的下列座標範圍的海域：

點	緯度	經度
1	32°32′.10 N	117°06′.11 W
2	32°32′.04 N	117°07′.29 W
3	32°31′.39 N	117°14′.20 W
4	32°33′.13 N	117°15′.50 W
5	32°34′.21 N	117°22′.01 W
6	32°35′.23 N	117°27′.53 W
7	32°37′.38 N	117°49′.34 W
8	31°07′.59 N	118°36′.21 W
9	30°33′.25 N	121°47′.29 W
10	31°46′.11 N	123°17′.22 W
11	32°21′.58 N	123°50′.44 W
12	32°56′.39 N	124°11′.47 W
13	33°40′.12 N	124°27′.15 W
14	34°31′.28 N	125°16′.52 W
15	35°14′.38 N	125°43′.23 W
16	35°44′.00 N	126°18′.53 W
17	36°16′.25 N	126°45′.30 W
18	37°01′.35 N	127°07′.18 W
19	37°45′.39 N	127°38′.02 W
20	38°25′.08 N	127°53′.00 W
21	39°25′.05 N	128°31′.23 W
22	40°18′.47 N	128°45′.46 W
23	41°13′.39 N	128°40′.22 W
24	42°12′.49 N	129°00′.38 W
25	42°47′.34 N	129°05′.42 W
26	43°26′.22 N	129°01′.26 W
27	44°24′.43 N	128°41′.23 W
28	45°30′.43 N	128°40′.02 W
29	46°11′.01 N	128°49′.01 W
30	46°33′.55 N	129°04′.29 W
31	47°39′.55 N	131°15′.41 W
32	48°32′.32 N	132°41′.00 W

點	緯度	經度
33	48°57′.47 N	133°14′.47 W
34	49°22′.39 N	134°15′.51 W
35	50°01′.52 N	135°19′.01 W
36	51°03′.18 N	136°45′.45 W
37	51°54′.04 N	137°41′.54 W
38	52°45′.12 N	138°20′.14 W
39	53°29′.20 N	138°40′.36 W
40	53°40′.39 N	138°48′.53 W
41	54°13′.45 N	139°32′.38 W
42	54°39′.25 N	139°56′.19 W
43	55°20′.18 N	140°55′.45 W
44	56°07′.12 N	141°36′.18 W
45	56°28′.32 N	142°17′.19 W
46	56°37′.19 N	142°48′.57 W
47	58°51′.04 N	153°15′.03 W

.2 位於美國、加拿大和法國(聖皮爾和密克隆(Saint-Pierre-et-Miquelon))的大西洋海岸，以及美國的墨西哥灣海岸附近由測地線連接的下列座標範圍的海域：

點	緯度	經度
1	60°00′.00 N	64°09′.36 W
2	60°00′.00 N	56°43′.00 W
3	58°54′.01 N	55°38′.05 W
4	57°50′.52 N	55°03′.47 W
5	57°35′.13 N	54°00′.59 W
6	57°14′.20 N	53°07′.58 W
7	56°48′.09 N	52°23′.29 W
8	56°18′.13 N	51°49′.42 W
9	54°23′.21 N	50°17′.44 W
10	53°44′.54 N	50°07′.17 W
11	53°04′.59 N	50°10′.05 W
12	52°20′.06 N	49°57′.09 W
13	51°34′.20 N	48°52′.45 W
14	50°40′.15 N	48°16′.04 W
15	50°02′.28 N	48°07′.03 W
16	49°24′.03 N	48°09′.35 W
17	48°39′.22 N	47°55′.17 W
18	47°24′.25 N	47°46′.56 W
19	46°35′.12 N	48°00′.54 W
20	45°19′.45 N	48°43′.28 W
21	44°43′.38 N	49°16′.50 W
22	44°16′.38 N	49°51′.23 W

點	緯度	經度
23	43°53′.15 N	50°34′.01 W
24	43°36′.06 N	51°20′.41 W
25	43°23′.59 N	52°17′.22 W
26	43°19′.50 N	53°20′.13 W
27	43°21′.14 N	54°09′.20 W
28	43°29′.41 N	55°07′.41 W
29	42°40′.12 N	55°31′.44 W
30	41°58′.19 N	56°09′.34 W
31	41°20′.21 N	57°05′.13 W
32	40°55′.34 N	58°02′.55 W
33	40°41′.38 N	59°05′.18 W
34	40°38′.33 N	60°12′.20 W
35	40°45′.46 N	61°14′.03 W
36	41°04′.52 N	62°17′.49 W
37	40°36′.55 N	63°10′.49 W
38	40°17′.32 N	64°08′.37 W
39	40°07′.46 N	64°59′.31 W
40	40°05′.44 N	65°53′.07 W
41	39°58′.05 N	65°59′.51 W
42	39°28′.24 N	66°21′.14 W
43	39°01′.54 N	66°48′.33 W
44	38°39′.16 N	67°20′.59 W
45	38°19′.20 N	68°02′.01 W
46	38°05′.29 N	68°46′.55 W
47	37°58′.14 N	69°34′.07 W
48	37°57′.47 N	70°24′.09 W
49	37°52′.46 N	70°37′.50 W
50	37°18′.37 N	71°08′.33 W
51	36°32′.25 N	71°33′.59 W
52	35°34′.58 N	71°26′.02 W
53	34°33′.10 N	71°37′.04 W
54	33°54′.49 N	71°52′.35 W
55	33°19′.23 N	72°17′.12 W
56	32°45′.31 N	72°54′.05 W
57	31°55′.13 N	74°12′.02 W
58	31°27′.14 N	75°15′.20 W
59	31°03′.16 N	75°51′.18 W
60	30°45′.42 N	76°31′.38 W
61	30°12′.48 N	77°18′.29 W
62	29°25′.17 N	76°56′.42 W
63	28°36′.59 N	76°48′.00 W
64	28°17′.13 N	76°40′.10 W

點	緯度	經度
65	28°17′.12 N	79°11′.23 W
66	27°52′.56 N	79°28′.35 W
67	27°26′.01 N	79°31′.38 W
68	27°16′.13 N	79°34′.18 W
69	27°11′.54 N	79°34′.56 W
70	27°05′.59 N	79°35′.19 W
71	27°00′.28 N	79°35′.17 W
72	26°55′.16 N	79°34′.39 W
73	26°53′.58 N	79°34′.27 W
74	26°45′.46 N	79°32′.41 W
75	26°44′.30 N	79°32′.23 W
76	26°43′.40 N	79°32′.20 W
77	26°41′.12 N	79°32′.01 W
78	26°38′.13 N	79°31′.32 W
79	26°36′.30 N	79°31′.06 W
80	26°35′.21 N	79°30′.50 W
81	26°34′.51 N	79°30′.46 W
82	26°34′.11 N	79°30′.38 W
83	26°31′.12 N	79°30′.15 W
84	26°29′.05 N	79°29′.53 W
85	26°25′.31 N	79°29′.58 W
86	26°23′.29 N	79°29′.55 W
87	26°23′.21 N	79°29′.54 W
88	26°18′.57 N	79°31′.55 W
89	26°15′.26 N	79°33′.17 W
90	26°15′.13 N	79°33′.23 W
91	26°08′.09 N	79°35′.53 W
92	26°07′.47 N	79°36′.09 W
93	26°06′.59 N	79°36′.35 W
94	26°02′.52 N	79°38′.22 W
95	25°59′.30 N	79°40′.03 W
96	25°59′.16 N	79°40′.08 W
97	25°57′.48 N	79°40′.38 W
98	25°56′.18 N	79°41′.06 W
99	25°54′.04 N	79°41′.38 W
100	25°53′.24 N	79°41′.46 W
101	25°51′.54 N	79°41′.59 W
102	25°49′.33 N	79°42′.16 W
103	25°48′.24 N	79°42′.23 W
104	25°48′.20 N	79°42′.24 W

點	緯度	經度
105	25°46′.26 N	79°42′.44 W
106	25°46′.16 N	79°42′.45 W
107	25°43′.40 N	79°42′.59 W
108	25°42′.31 N	79°42′.48 W
109	25°40′.37 N	79°42′.27 W
110	25°37′.24 N	79°42′.27 W
111	25°37′.08 N	79°42′.27 W
112	25°31′.03 N	79°42′.12 W
113	25°27′.59 N	79°42′.11 W
114	25°24′.04 N	79°42′.12 W
115	25°22′.21 N	79°42′.20 W
116	25°21′.29 N	79°42′.08 W
117	25°16′.52 N	79°41′.24 W
118	25°15′.57 N	79°41′.31 W
119	25°10′.39 N	79°41′.31 W
120	25°09′.51 N	79°41′.36 W
121	25°09′.03 N	79°41′.45 W
122	25°03′.55 N	79°42′.29 W
123	25°03′.00 N	79°42′.56 W
124	25°00′.30 N	79°44′.05 W
125	24°59′.03 N	79°44′.48 W
126	24°55′.28 N	79°45′.57 W
127	24°44′.18 N	79°49′.24 W
128	24°43′.04 N	79°49′.38 W
129	24°42′.36 N	79°50′.50 W
130	24°41′.47 N	79°52′.57 W
131	24°38′.32 N	79°59′.58 W
132	24°36′.27 N	80°03′.51 W
133	24°33′.18 N	80°12′.43 W
134	24°33′.05 N	80°13′.21 W
135	24°32′.13 N	80°15′.16 W
136	24°31′.27 N	80°16′.55 W
137	24°30′.57 N	80°17′.47 W
138	24°30′.14 N	80°19′.21 W
139	24°30′.06 N	80°19′.44 W
140	24°29′.38 N	80°21′.05 W
141	24°28′.18 N	80°24′.35 W
142	24°28′.06 N	80°25′.10 W
143	24°27′.23 N	80°27′.20 W
144	24°26′.30 N	80°29′.30 W
145	24°25′.07 N	80°32′.22 W
146	24°23′.30 N	80°36′.09 W

點	緯度	經度
147	24°22′.33 N	80°38′.56 W
148	24°22′.07 N	80°39′.51 W
149	24°19′.31 N	80°45′.21 W
150	24°19′.16 N	80°45′.47 W
151	24°18′.38 N	80°46′.49 W
152	24°18′.35 N	80°46′.54 W
153	24°09′.51 N	80°59′.47 W
154	24°09′.48 N	80°59′.51 W
155	24°08′.58 N	81°01′.07 W
156	24°08′.30 N	81°01′.51 W
157	24°08′.26 N	81°01′.57 W
158	24°07′.28 N	81°03′.06 W
159	24°02′.20 N	81°09′.05 W
160	24°00′.00 N	81°11′.16 W
161	23°55′.32 N	81°12′.55 W
162	23°53′.52 N	81°19′.43 W
163	23°50′.52 N	81°29′.59 W
164	23°50′.02 N	81°39′.59 W
165	23°49′.05 N	81°49′.59 W
166	23°49′.05 N	82°00′.11 W
167	23°49′.42 N	82°09′.59 W
168	23°51′.14 N	82°24′.59 W
169	23°51′.14 N	82°39′.59 W
170	23°49′.42 N	82°48′.53 W
171	23°49′.32 N	82°51′.11 W
172	23°49′.24 N	82°59′.59 W
173	23°49′.52 N	83°14′.59 W
174	23°51′.22 N	83°25′.49 W
175	23°52′.27 N	83°33′.01 W
176	23°54′.04 N	83°41′.35 W
177	23°55′.47 N	83°48′.11 W
178	23°58′.38 N	83°59′.59 W
179	24°09′.37 N	84°29′.27 W
180	24°13′.20 N	84°38′.39 W
181	24°16′.41 N	84°46′.07 W
182	24°23′.30 N	84°59′.59 W
183	24°26′.37 N	85°06′.19 W
184	24°38′.57 N	85°31′.54 W
185	24°44′.17 N	85°43′.11 W
186	24°53′.57 N	85°59′.59 W
187	25°10′.44 N	86°30′.07 W
188	25°43′.15 N	86°21′.14 W

點	緯度	經度
189	26°13′.13 N	86°06′.45 W
190	26°27′.22 N	86°13′.15 W
191	26°33′.46 N	86°37′.07 W
192	26°01′.24 N	87°29′.35 W
193	25°42′.25 N	88°33′.00 W
194	25°46′.54 N	90°29′.41 W
195	25°44′.39 N	90°47′.05 W
196	25°51′.43 N	91°52′.50 W
197	26°17′.44 N	93°03′.59 W
198	25°59′.55 N	93°33′.52 W
199	26°00′.32 N	95°39′.27 W
200	26°00′.33 N	96°48′.30 W
201	25°58′.32 N	96°55′.28 W
202	25°58′.15 N	96°58′.41 W
203	25°57′.58 N	97°01′.54 W
204	25°57′.41 N	97°05′.08 W
205	25°57′.24 N	97°08′.21 W
206	25°57′.24 N	97°08′.47 W

.3 位於夏威夷島(Hawai'i)、毛伊島(Maui)、瓦胡島(Oahu)、莫洛凱島(Moloka'i)、尼豪島(Ni'ihau)、考愛島(Kaua'i)、拉奈島(Lāna'i)和卡霍奧拉韋島(Kaho'olawe)等夏威夷群島海岸附近由測地線連接的下列座標範圍的海域：

點	緯度	經度
1	22°32′.54 N	153°00′.33 W
2	23°06′.05 N	153°28′.36 W
3	23°32′.11 N	154°02′.12 W
4	23°51′.47 N	154°36′.48 W
5	24°21′.49 N	155°51′.13 W
6	24°41′.47 N	156°27′.27 W
7	24°57′.33 N	157°22′.17 W
8	25°13′.41 N	157°54′.13 W
9	25°25′.31 N	158°30′.36 W
10	25°31′.19 N	159°09′.47 W
11	25°30′.31 N	159°54′.21 W
12	25°21′.53 N	160°39′.53 W
13	25°00′.06 N	161°38′.33 W
14	24°40′.49 N	162°13′.13 W
15	24°15′.53 N	162°43′.08 W
16	23°40′.50 N	163°13′.00 W
17	23°03′.20 N	163°32′.58 W
18	22°20′.09 N	163°44′.41 W
19	21°36′.45 N	163°46′.03 W

點	緯度	經度
20	20°55′.26 N	163°37′.44 W
21	20°13′.34 N	163°19′.13 W
22	19°39′.03 N	162°53′.48 W
23	19°09′.43 N	162°20′.35 W
24	18°39′.16 N	161°19′.14 W
25	18°30′.31 N	160°38′.30 W
26	18°29′.31 N	159°56′.17 W
27	18°10′.41 N	159°14′.08 W
28	17°31′.17 N	158°56′.55 W
29	16°54′.06 N	158°30′.29 W
30	16°25′.49 N	157°59′.25 W
31	15°59′.57 N	157°17′.35 W
32	15°40′.37 N	156°21′.06 W
33	15°37′.36 N	155°22′.16 W
34	15°43′.46 N	154°46′.37 W
35	15°55′.32 N	154°13′.05 W
36	16°46′.27 N	152°49′.11 W
37	17°33′.42 N	152°00′.32 W
38	18°30′.16 N	151°30′.24 W
39	19°02′.47 N	151°22′.17 W
40	19°34′.46 N	151°19′.47 W
41	20°07′.42 N	151°22′.58 W
42	20°38′.43 N	151°31′.36 W
43	21°29′.09 N	151°59′.50 W
44	22°06′.58 N	152°31′.25 W
45	22°32′.54 N	153°00′.33 W

3 美國加勒比海區域包括：

.1 t位於波多黎各自由邦和美屬維京群島大西洋和加勒比海岸附近由測地線連接的下列座標範圍內的海域：

點	緯度	經度
1	17°18′.37 N	67°32′.14 W
2	19°11′.14 N	67°26′.45 W
3	19°30′.28 N	65°16′.48 W
4	19°12′.25 N	65°06′.08 W
5	18°45′.13 N	65°00′.22 W
6	18°41′.14 N	64°59′.33 W
7	18°29′.22 N	64°53′.51 W
8	18°27′.35 N	64°53′.22 W
9	18°25′.21 N	64°52′.39 W
10	18°24′.30 N	64°52′.19 W
11	18°23′.51 N	64°51′.50 W
12	18°23′.42 N	64°51′.23 W

點	緯度	經度
13	18°23′.36 N	64°50′.17 W
14	18°23′.48 N	64°49′.41 W
15	18°24′.11 N	64°49′.00 W
16	18°24′.28 N	64°47′.57 W
17	18°24′.18 N	64°47′.01 W
18	18°23′.13 N	64°46′.37 W
19	18°22′.37 N	64°45′.20 W
20	18°22′.39 N	64°44′.42 W
21	18°22′.42 N	64°44′.36 W
22	18°22′.37 N	64°44′.24 W
23	18°22′.39 N	64°43′.42 W
24	18°22′.30 N	64°43′.36 W
25	18°22′.25 N	64°42′.58 W
26	18°22′.26 N	64°42′.28 W
27	18°22′.15 N	64°42′.03 W
28	18°22′.22 N	64°40′.60 W
29	18°21′.57 N	64°40′.15 W
30	18°21′.51 N	64°38′.23 W
31	18°21′.22 N	64°38′.16 W
32	18°20′.39 N	64°38′.33 W
33	18°19′.15 N	64°38′.14 W
34	18°19′.07 N	64°38′.16 W
35	18°17′.23 N	64°39′.38 W
36	18°16′.43 N	64°39′.41 W
37	18°11′.33 N	64°38′.58 W
38	18°03′.02 N	64°38′.03 W
39	18°02′.56 N	64°29′.35 W
40	18°02′.51 N	64°27′.02 W
41	18°02′.30 N	64°21′.08 W
42	18°02′.31 N	64°20′.08 W
43	18°02′.03 N	64°15′.57 W
44	18°00′.12 N	64°02′.29 W
45	17°59′.58 N	64°01′.04 W
46	17°58′.47 N	63°57′.01 W
47	17°57′.51 N	63°53′.54 W
48	17°56′.38 N	63°53′.21 W
49	17°39′.40 N	63°54′.53 W
50	17°37′.08 N	63°55′.10 W
51	17°30′.21 N	63°55′.56 W
52	17°11′.36 N	63°57′.57 W
53	17°05′.00 N	63°58′.41 W
54	16°59′.49 N	63°59′.18 W
55	17°18′.37 N	67°32′.14 W

附件 VIII

國際能源效率證書範本

國際能源效率證書

茲由.....委託.....
(國家全名) (依據公約規定經授權之主管人員或組織之全名)
依照1997年議定書修訂經1978年議定書修訂之1973年防止船舶污染國際公約(以下簡稱為「本公約」)之規定發給本證書

船舶要目[70]

船名 .....

船舶號數或信號符字 .....

船籍港 .....

總噸位 .....

IMO 編號[71] .....

茲證明

1 本船業已依本公約附錄VI規則第5.4條之規定檢驗；及

2 經檢驗顯示船舶符合規則第22、23、24、25及26條所適用的要求。

本證書所依據之檢驗完成日期..... (日/月/年)

發證地點 .....
(證書核發地點)

....
(核發日期)(日/月/年) *(官方收授權簽署)*

(主管機關之關防或戳記，如適用)

[70] 船舶要目亦可由水平之表格替換。
[71] 依據「國際海事組織船舶識別編號方案」(A.1117(30)決議案)。

國際能源效率證書附頁
(IEE證書)

與能源效率相關之構造紀錄

附註：

1 本紀錄必須永久依附在IEE證書。IEE證書應隨時保存於船上。

2 本紀錄至少應使用英文、法文或西班牙文其中之一。若同時使用簽發國之官方語言，則在有爭議或衝突時以官方語言為優先準。

3 依適用情況在方框中填入"X"代表「是」和「適用」或"－"代表「否」和「不適用」。

4 除非另有說明，在本紀錄中所提及之規則，係指本公約附錄VI之規則，而提及之決議案或通告係指經國際海事組織所採納者。

1 船舶要目

1.1 船名 .....

1.2 IMO編號 .....

1.3 建造合約之日期 .....

1.4 重大改裝日期(如適用) .....

1.5 總噸位 .....

1.6 載重噸 .....

1.7 船型[72] .....

2 推進系統

2.1 柴油機推進.....□

2.2 柴油機電力推進 .....□

2.3 渦輪機推進.....□

2.4 混合推進.....□

2.5 除了上述之外的推進系統 .....□

[72] 根據規則2的定義標明船型。屬於規則2定義中兩種船型以上之船舶，應考量其中最嚴謹(最小值)船型的EEDI要求。若船舶不屬於規則2所定義的船型，需標明「規則2定義之外的其他船型」。

3 能源效率設計指數達成值

3.1 依據能源效率設計指數技術卷的資訊來計算規則22.1中的能源效率設計指數達成值，其中也提供了能源效率設計指數達成值的計算過程。.....□

能源效率設計指數達成值為：.....克-二氧化碳/公噸-海浬。

3.2 能源效率設計指數達成值不需計算，當：

3.2.1 此船舶根據規則22.1予以豁免，因此船舶非規則2.2.18中所定義的新船。.....□

3.2.2 此推進系統型式根據規則19.3予以豁免。.....□

3.2.3 依據規則19.4，船舶所屬的主管機關豁免符合規則22的要求。.....□

3.2.4 此船型根據規則22.1予以豁免。.....□

4 能源效率設計指數要求值

4.1 能源效率設計指數要求值為：..... 克-二氧化碳/公噸-海浬。

4.2 能源效率設計指數要求值不適用，當：

4.2.1 此船舶根據規則24.1予以豁免，因此船舶非規則2.2.18中所定義之新船。.....□

4.2.2 此推進系統型式根據規則19.3予以豁免。.....□

4.2.3 依據規則19.4，船舶所屬的主管機關豁免符合規則24的要求。.....□

4.2.4 此船型根據規則24.1予以豁免。.....□

4.2.5 此船的載貨容量是低於規則24.2表1的最小載貨容量門檻。.....□

5 現成船能源效率指數達成值

5.1 依據國際海事組織所制定之準則[73]計算依規則23.1規定之現成船能源效率指數達成值。..... □

現成船能源效率指數達成值為：..... 克-二氧化碳/公噸-海浬。

5.2 現成船能源效率指數達成值不須計算，當：

5.2.1 此推進系統型式根據規則19.3予以豁免。.....□

5.2.2 此船型根據規則23.1予以豁免。… .....□

[73] 參考「2021年現成船能源效率指數 (EEXI)達成值之計算方法準則」(MEPC.333(76)決議案)

6 現成船能源效率指數要求值

6.1 依據規則25，現成船能源效率指數要求值為：..... 克-二氧化碳/公噸-海浬。

6.2 現成船能源效率指數要求值不須計算，當：

6.2.1 此推進系統型式根據規則19.3予以豁免。.....□

6.2.2 此船型根據規則25.1予以豁免。.....□

6.2.3 此船的載貨容量是低於規則25.1表3的最小載貨容量門檻。.....□

7 船舶能源效率管理計畫

7.1 船舶有依照規則26備有船舶能源效率管理計畫。.....□

8 能源效率設計指數技術卷

8.1 依照規則22.1，國際能源效率證書需附有能源效率設計指數技術卷。.....□

8.1.1 能源效率設計指數技術卷識別/驗證碼。.....

8.1.2 能源效率設計指數技術卷驗證日期：.....

9 現成船能源效率指數技術卷

9.1 依照規則23.1，國際能源效率證書需附有現成船能源效率指數技術卷。.....□

9.1.1 現成船能源效率指數技術卷識別/驗證碼：.....

9.1.2 現成船能源效率指數技術卷驗證日期：.....

9.2 因已使用能源效率設計指數達成值替代現成船能源效率指數達成值，故國際能源效率證書未附有現成船能源效率指數技術卷。.....□

茲證明本紀錄在所有各方面均屬正確。

發證地點.....
(證書核發地點)

發證日期(日/月/年) ....
(證書核發日期) *(官方授權簽署)*

(主管機關之關防或戳記，如適用)

附件 IX

提交給國際海事組織船舶燃油消耗資料庫之資訊

船舶識別號

IMO編號.....

每日曆年資料提交的起迄時間

起始日期(日/月/年).....

結束日期(日/月/年).....

船舶之技術參數

本附錄規則2或其他規定(請列明)定義之船型 .....

總噸位(GT)[74].....

淨噸位(NT)[75].....

載重噸(DWT)[76].....

主機以及大於130 kW的往復式內燃機輔機輸出功率(額定功率)[77] (以瓩表示).....

能源效率設計指數(如適用).....

冰級[78].....

按燃油類型[79]的燃油消耗，以公噸計，和用於收集燃油消耗資料的方法.....

航行距離.....

航行時間.....

[74] 總噸位應依照「1969年船舶噸位丈量國際公約」計算。
[75] 淨噸位應依照「1969年船舶噸位丈量國際公約」計算。如不適用，標注「N/A」。
[76] 載重噸係指在夏季載重線相對密度為 1025kg/m^3 之水中船舶滿載排水量和空船排水量之差值。夏季載重線應取主管機關或經主管機關授權機構認可之穩度手冊上夏季載重線最大值。如不適用，標注「N/A」。
[77] 額定功率係指發動機標示牌上標注之最大連續輸出功率。
[78] 冰級應與「國際船舶極區水域營運章程」(「極區章程」)(MEPC.264(68)和MSC.385(94)決議案)中之定義一致。如不適用，標注「N/A」。
[79] 參考「2018年新造船能源效率設計指數達成值 (Attained EEDI)計算方法準則」(經MEPC.322(74)和 MEPC.332(76)決議案修正之MEPC.308(73)決議案)。

附件 X

符合聲明書 － 燃油消耗回報及營運碳強度評級範本

符合聲明書 － 燃油消耗回報及營運碳強度評級

茲由.....委託.....
(國家全名) (依據公約規定經授權之主管人員或組織之全名)
依照1997年議定書修訂經1978年議定書修訂之1973年防止船舶污染國際公約(以下簡稱為「本公約」)之規定發給本證書

船舶要目

船名[80] .....

建造合約之日期 .....

IMO編號[81].....

船籍港 .....

總噸位 .....

載重噸 .....

船型 .....

茲 聲 明

1 本船業已依據本公約附錄VI規則27之規定提交資料予主管機關，涵蓋本船營運期間自(日/月/年)至(日/月/年)；

2 該資料係依據本船船舶能源效率管理計畫(SEEMP)上所載之方法及流程進行收集及回報該有效區間自(日/月/年)至(日/月/年)；

3 對於適用規則28之船舶[82]，依據本公約附錄VI規則28.1及28.2之規定，本船之年度營運碳強度指標達成值自(日/月/年)至(日/月/年)為.....；

對於適用規則28之船舶[82]，依據本公約附錄VI規則28之規定，在此期間本船之年度營運碳強度評級為：□A □B □C □D □E；及

4 適用規則28且連續3年被評為D級、或被評為E級之船舶，已制定矯正計畫並納入船舶能源效率管理計畫中。

[80] 船舶要目亦可由水平之表格替換。
[81] 依據「國際海事組織船舶識別編號方案」(A.1117(30)決議案)。
[82] 船舶若發生第 27.4、27.5 和 27.6 條所述之變更，應按照防止船舶污染國際公約附錄VI第28.3條填寫該部分。

本聲明書有效期間至(日/月/年) .....

發證地點.....
(證書核發地點)

發證日期(日/月/年) ....
(證書核發日期) *(官方授權簽署)*

(主管機關之關防或戳記，如適用)

附件XI

無人無推進動力駁船豁免證書範本
無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書

茲由.....委託.....
(國家全名) (依據公約規定經授權之主管人員或組織之全名)
依照1997年議定書修訂經1978年議定書修訂之1973年防止船舶污染國際公約(以下簡稱為「本公約」)之規定發給本證書

船舶要目[83]

船名 .....

船舶號數或信號符字.....

IMO編號[84].....

船籍港.....

總噸位.....

茲證明：

1 本無人無推進動力駁船已依本公約附錄VI規則第3.4條之規定檢驗；

2 經檢驗顯示，本無人無推進動力駁船：

.1 未使用機械式推進

.2 未具備可產生受本公約附錄VI控管排放之系統、設備及/或機械；以及

.3 船上無人員或活體動物

3 本無人無推進動力駁船依據本公約附錄VI規則第3.4條，豁免本公約附錄VI規則第5.1及6.1條之發證及相關檢驗要求。

本證書有效期間至(日/月/年).....但應維持豁免條件

[83] 船舶要目亦可由水平之表格替換。
[84] 依據「國際海事組織船舶識別編號方案」(A.1117(30)決議案)。

本證書所依據之檢驗完成日期(日/月/年)……..

發證地點 ……
(證書核發地點)

…… ……
(核發日期)(日/月/年) *(官方授權簽署)*

(主管機關之關防或戳記，如適用)

MEPC.329(76)決議案
(2021年6月17日採納)

一九七八年議定書修訂之一九七三年防止船舶污染國際公約附錄修正案

防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄I修正案

(禁止船舶於北極水域使用或載運為作燃料使用之重質燃油)

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，國際公約賦予海上環境保護委員會職能的第38 (a) 條；

還回顧經1978年議定書修訂的「1973年防止船舶污染國際公約」(MARPOL)，規定了修正程序，並賦予本組織適當機構審議，並通過其修正案職能的第16條

在其第76次會議上，審議了按照MARPOL第16(2)(a)條分發有關禁止船舶於北極水域使用或載運為作燃料使用之重質燃油之MARPOL附錄I的建議修正案：

1 根據MARPOL第16(2)(d)條，採納MARPOL附錄I修正案，其文本載於本決議附錄；

2 根據MARPOL第16(2)(f)(iii)條，決定該修正案應於2022年5月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有不少於三分之一的締約國或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%的締約國，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請各締約國注意，按MARPOL第16(2)(g)(ii)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，應於2022年11月1日生效；

4 提請秘書長，按MARPOL第16(2)(e)條，將本決議及其附錄中所載修正案文本的核正無誤副本送交MARPOL所有締約國；

5 還提請秘書長將本決議及其附錄的副本送交非MARPOL締約國的本組織各會員。

附錄

MARPOL附錄I修正案

禁止船舶於北極水域使用或載運為作燃料使用之重質燃油

1 第9章之標題修正如下：

「第9章-於極區水域使用或載運油類之特殊要求」

2 於第9章現行規則43後新增規則43A，內容如下：

「規則43A

於北極水域使用或載運油類之特殊要求

1 2024年7月1日以後，應禁止在本附錄規則46.2所定義之北極水域內，使用及載運本附錄規則43.1.2所列之油類作為燃油；但為保全船舶之安全、進行搜救行動以及專門從事漏油事件準備及反應之船舶則不在此限。

2 雖有本規則第1條之規定，適用於本附錄規則12A或極區章程第II-A部分第1章規則1.2.1之船舶，應於2029年7月1日以後，禁止在本附錄規則46.2所定義之北極水域內，使用及載運本附錄規則43.1.2所列之油類作為燃油。

3 如先前之作業有使用及載運本附錄規則43.1.2所列之油類作為燃油，不須清潔或沖洗油櫃或管路。

4 雖有本規則第1條及第2條之規定，本公約之締約國中，其海岸線邊界位於北極水域內者之主管機關，在考慮本組織之準則下，對於航行於該締約國管轄水域內且懸掛該國國旗之船舶，可暫時豁免本規則第1條之要求。然而，自2029年7月1日起，依據本條規定簽發的任何豁免均不適用。

5 本公約締約國之主管機關若允許適用本規則第4條，應將豁免之資訊通報本組織以供發送資訊予各締約國，提供其參考並採取適當措施(如有時)。

***

MEPC.330(76)決議案
(2021年6月17日採納)

防止船舶污染國際公約附錄修正案

防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄I及附錄IV修正案

(豁免無人無推進動力駁船部分檢驗發證規定)

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，國際公約賦予海上環境保護委員會職能的第38 (a) 條；

還回顧經1978年議定書修訂的「1973年防止船舶污染國際公約」(MARPOL)，規定了修正程序，並賦予本組織適當機構審議，並通過其修正案職能的第16條

在其第76次會議上，審議了按照MARPOL第16(2)(a)條分發有關無人無推進動力駁船豁免檢驗及發證要求之MARPOL附錄I及附錄IV之建議修正案：

1 根據MARPOL第16(2)(d)條，採納MARPOL附錄I及附錄IV修正案，其文本載於本決議附錄；

2 根據MARPOL第16(2)(f)(iii)條，決定該修正案應於2022年5月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有不少於三分之一的締約國或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%的締約國，已通知本組織其反對該修正案；

3 提請各締約國注意，按MARPOL第16(2)(g)(ii)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，應於2022年11月1日生效；

4 要求秘書長，按MARPOL第16(2)(e)條，將本決議及其附錄中所載修正案文本的核正無誤副本送交MARPOL所有締約國；

5 還要求秘書長將本決議及其附錄的副本送交非MARPOL締約國的本組織各會員。

附錄

防止船舶污染國際公約附錄 I 修正案

(豁免無人無推進動力駁船部分檢驗發證規定)

規則 1
定義

1　　新增第40條，內容如下：

"40　無人無推進動力(unmanned non-self-propelled, UNSP)駁船係指該駁船：

.1　　未使用機械方式推進；

.2　　未載有本公約附錄I規則第1.1條所定義之油類；

.3　　未裝有使用油類或產生殘油(油泥)之機械設備；

.4　　未具備燃油櫃、滑油櫃、油舭水儲存櫃及殘油(油泥)櫃；以及

.5　　船上無人員或活體動物。"

規則3
豁免

2　　第2條內容修正如下：

2　　除了本規則第7條之情況，主管機關所允許之任何豁免之細節，應在本附錄規則7所述之證書中予以說明

3　　新增第7條，內容如下：

7　　UNSP駁船經檢驗確認其狀況符合本附錄規則1.40.1至1.40.5之規定時，主管機關可對UNSP駁船簽發效期不超過5年之無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書，以免除本附錄規則6.1及7.1之要求。

---

* 參考無人無推進動力駁船豁免防止船舶污染國際公約部分檢驗發證準則(MEPC.1/Circ.892)」

規則8
其他國家政府簽發或簽署證書
4　　第4條內容修正如下：

4　對於懸掛非締約國國旗之船舶，不得簽發國際防止油污染證書或無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書。

規則9
證書格式

5　　現行條文編列為第1條，並新增第2條如下：

2　無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書，應依照附件IV之範本製作，並應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。若同時使用發證國之官方語言，在有爭議或分歧時，應以簽發國之官方語言文本為準。

6　　新增附件IV如下：

附件IV

無人無動力駁船豁免證書 範本
無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書

茲由_(國家完整名稱)_委託_(依公約規定經授權之主管人員或組織全名)_依照一九七八年議定書修訂之一九七三年防止船舶污染國際公約暨其修正案之規定
（以下簡稱為「本公約」）發給本證書

船舶資料
船名……
船舶號數或信號符字……..
船籍港……
總噸位 ……..

茲證明

1 本無人無推進動力駁船業已依照本公約附錄I規則第3.7條之規定檢驗；

2 經檢驗顯示，本無人無推進動力駁船：

.1 未使用機械方式推進

.2 未載有本公約附錄I規則第1.1條所定義之油類

.3 未裝有使用油類或產生殘油(油泥)之機械設備

.4 未具備燃油櫃、滑油櫃、油舭水儲存櫃及殘油(油泥)櫃；以及

.5 船上無人員或活體動物；以及

3 本無人無推進動力駁船依據本公約附錄I規則第3.7條，豁免本公約附錄I規則第6.1及7.1條之發證及相關檢驗要求。

本證書有效期間至 (*dd/mm/yyyy*)……但應維持其豁免條件

本證書所依據之檢驗完成日期 (*dd/mm/yyyy*)…….

---

* 船舶資料亦可由水平之表格替換

發證地點.....
(證書核發地點)

....
(核發日期)(日/月/年) *(官方授權簽署)*

(主管機關之關防或戳記，如適用)

MRAPOL 附錄 IV 修正案

(無人無推進動力駁船豁免部分檢驗發證規定)

規則1
定義

1 新增第16條，內容如下：

16 無人無推進動力 (UNSP) 駁船係指駁船：

.1 未使用機械方式推進；

.2 船上無人員或活體動物；

.3 運輸期間未用於儲存污水；以及

.4 未具有可產生本附錄規則第1.3條所定義之污水的佈置；以及

規則3
除外

2 本規則標題修正如下

除外與豁免

3 新增第2條，內容如下：

2 UNSP駁船經檢驗確認其狀況符合本附錄規則1.16.1至1.16.4之規定時，主管機關可對UNSP駁船簽發效期不超過5年之無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書，免除本附錄規則4.1及5.1之要求。

* 參考無人無推進動力駁船豁免防止船舶污染國際公約部分檢驗發證準則 (MEPC.1/Circ.892)

規則6
其他國家政府簽發或簽署證書

4 第4條內容修正如下：

4 對於懸掛非締約國國旗之船舶，不得簽發國際防止污水污染證書或無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書。

規則7
證書格式

5 現行條文編為第1條，參考資料之「附件」修正為「附件1」

6　　新增第2條，內容如下：

2　　無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書，應依照附件II之範本製作，並應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。若同時使用發證國之官方語言，在有爭議或分歧時，應以簽發國之官方語言文本為準。

附件

7　　現行附件編為附件I，新增附件II如下：

附件II

無人無推進動力駁船豁免證書格式

無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書

茲由_(國家完整名稱)_委託_(依公約規定經授權之主管人員或組織全名)_依照一九七八年議定書修訂之一九七三年防止船舶污染國際公約暨其修正案之規定
（以下簡稱為「本公約」）發給本證書

船舶資料
船名.....
船舶號數或信號符字.....
船籍港.....
總噸位.....

茲證明

1 本無人無推進動力駁船業已依照本公約附錄IV規則第3.2條之規定檢驗

2 經檢驗顯示，本無人無推進動力駁船：

.1 未使用機械方式推進；

.2 船上無人員或活體動物；

.3 運輸期間未用於儲存污水；以及

.4 未具有可產生本公約附錄IV規則第1.3條所定義之污水的佈置；以及

3 本無人無推進動力駁船依據本公約附錄IV規則第3.2條，豁免本公約附錄IV規則第4.1及5.1條之發證及相關檢驗要求。

本證書有效期間至 (*dd/mm/yyyy*).....但應維持其豁免條件

本證書所依據之檢驗完成日期(*dd/mm/yyyy*).....

發證地點.....
(證書核發地點)

....
(核發日期)(日/月/年) *(官方授權簽署)*

(主管機關之關防或戳記，如適用)

***

MEPC.331(76)決議案
(2021年6月17日採納)

2001年管制船舶有害防污系統國際公約修正案

附錄1及附錄4之修正案

(管制環丁烴以及國際防污系統證書格式)

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，國際公約賦予海上環境保護委員會職能的第38 (a) 條；

還回顧2001年管制船舶有害防污系統國際公約(AFS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，並通過其修正案職能的第16條

在其第76次會議上，審議了AFS公約關於管制環丁烴 (Cybutryne)以及國際防污系統證書格式之建議修正案：

1 根據AFS公約第16(2)(c)條，採納AFS公約附錄1及附錄4修正案，其文本載於本決議附錄；

2 根據AFS公約第16(2)(e)(ii)條，決定該修正案應於2022年7月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有不少於三分之一的締約國已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請各締約國注意，按照AFS公約第16(2)(f)(ii)及16(2)(f)(iii)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，應於2023年1月1日生效；

4 還邀請締約方提醒懸掛該國國旗且確認受本決議案採納之AFS公約附錄1修正案影響之船舶，及時提出檢驗要求，並使用本組織經修訂之MEPC.195(61) 決議附錄第4 和 5.3 條中所述之程序，以核發本決議採納修訂新制格式之國際防污系統證書，以便船舶在不晚於本決議案採納之管制船舶有害防污系統公約附錄1修正案生效後 24 個月以內，具備一有效之國際防污系統證書；

5 進一步邀請締約方對於確認未受本決議案採納之管制AFS公約附錄1修正案之影響之船舶，在下一次塗裝防污系統時，核發本決議採納修訂新制格式之國際防污系統證書；

6 要求秘書長，按AFS公約第16(2)(d)條，將本決議及其附錄中所載修正案文本的核正無誤副本送交AFS公約所有締約國；

7 還要求秘書長將本決議及其附錄之副本送交非AFS公約締約國之本組織會員。

8 進一步要求秘書長準備AFS公約之綜合文本。

附錄

2001年管制船舶有害防污系統國際公約修正案

附錄1
防污系統之管制

1　　2001年管制船舶有害防污系統國際公約(AFS)附錄1之表格中新增下列各項：
"

防污系統	管制方式	適用	生效日期
環丁烴 (Cybutryne) CAS No. 28159-98-0	船舶不得塗裝或重新塗裝含有本物質之防污系統	所有船舶	2023年1月1日
環丁烴 (Cybutryne) CAS No. 28159-98-0	至2023年1月1日，船舶之船殼外部塗層或外部零件或外表面，塗有含本物質之防污系統，應： 1. 移除該防污系統；或 2. 使用一層塗層，對於從底層不合規防污系統中滲出之物質形成屏障	所有船舶，除： 1. 2023年1月1日前建造、及自2023年1月1日以後未進塢之固定或浮動式平台、浮動式儲存裝置（FSU）以及浮動式生產、儲存和卸貨裝置； 2. 非國際航線船舶； 3. 在沿岸國同意之情況下，總噸位未滿400之國際航線船舶	2023年1月1日以後第一次計劃換新防污系統前(但不得晚於最後一次對船舶塗裝含環丁烴塗料之防污系統的60個月)

"

附錄4
防污系統之檢驗及發證要求

2 規則2(3)之內容修正如下：

"「(3) 對於在該系統適用生效日前塗裝受附錄1管制之防污系統之船舶，主管機關應依據本規則第(1)條及第(2)條在不晚於管制生效後兩年內簽發證書。本條不應影響船舶符合附錄1之要求。」

附錄4之附件1
國際防污系統證書之格式

3 國際防污系統證書之格式(附件1)中列舉管制船舶防污系統之合規選項修正如下：
"「受附錄1管制之防污系統包含：

	本船在建造中或建造完成後未使用過	本船以前曾使用過，但已由下述廠家清除	本船以前曾使用過，但已由下述廠家使用封閉層覆蓋	本船曾於下述時間前使用，但非用於船舶之外部船殼塗層或外部零件或外表面	本船曾於下述時間前使用
作為生物滅除劑之有機錫化合物	☐	..... (輸入廠家名稱) 於 ..... *(日/月/年)* ☐	..... (輸入廠家名稱) 於 ..... *(日/月/年)* ☐	不適用	不適用
環丁烴	☐	..... (輸入廠家名稱) 於 ..... *(日/月/年)* ☐	..... (輸入廠家名稱) 於 ..... *(日/月/年)* ☐	2023年1月1日 ☐	曾於2023年1月1日以前使用，但必須於下述時間前清除或以封閉層覆蓋 ..... *(日/月/年)* ☐

"

」

***

MEPC.335(76)決議案
(2021年6月17日採納)

2021年為符合現成船能源效率指數(EEXI)而採用之軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則

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(MEPC)職能的第38 (a) 條，

注意到MEPC.328(76)決議案中所採納之「2021年修訂之《防止船舶污染國際公約》附錄VI」，該附錄預計在2022年5月1日被視為接受，並於2022年11月1日生效，

特別注意到2021年修訂之《防止船舶污染國際公約》附錄VI所載有關目標導向之技術性和操作性措施以減少國際航運碳強度之強制性修正案，

進一步注意到船舶可能配備軸/主機功率限制系統，以符合第25條（現成船能源效率指數要求值）之規定，

認識到上述《防止船舶污染國際公約》附錄VI之修正案需要有一致和有效實施之相關準則，以為海運工業界提供充足之準備時間，

在其第76屆會議上，審議了2021年為符合現成船能源效率指數(EEXI)而採用之軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則草案，

1　採納2021年為符合現成船能源效率指數(EEXI)而採用之軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則，其文本載於本決議案附錄；

2　邀請各主管機關在制訂和頒佈使《防止船舶污染國際公約》附錄VI第23和25條規定之要求生效並付諸實施之國家法律時，考慮到所附準則；

3.　提請《防止船舶污染國際公約》附錄VI締約方和其他成員國政府提請船長、海員、船舶所有人、船舶經營人和任何其他有關各方注意所附準則；

4　同意根據在實施過程中所獲得之經驗、以及根據《防止船舶污染國際公約》附錄VI第25.3條所規定本組織將於2026年1月1日前完成現成船能源效率指數規定之複審，不斷審議修正該準則；

5　注意到，考慮到現有船舶之情況和技術之限制，經委員會審議後，可能酌情將本準則與未來可能在能源效率設計指數(EEDI)框架下關於軸/主機功率限制系統之準則合併。

附錄

2021 年為符合現成船能源效率指數(EEXI)而採用之軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則

目錄

0 一般

1 定義

2 可越控軸功率限制/主機功率限制系統之技術要求

3 取消軸/主機功率限制之儲備功率使用

4 可越控軸功率限制/主機功率限制之船上管理手冊

5 可越控軸功率限制/主機功率限制系統符合規定之展示

0 一般

本準則之目的是提供可越控軸功率限制/主機功率限制系統在遵守現成船能源效率指數要求和使用現有船舶儲備功率時，應滿足之技術和操作條件。然而，注意到委員會目前正在審議能源效率設計指數(EEDI)框架下之可越控軸功率限制/主機功率限制系統準則，考慮到現有船舶之情況和技術之限制，現成船能源效率指數(EEXI)和能源效率設計指數下之這些準則，經委員會審議後可能酌情合併為一套準則。

1. 定義

1.1 軸功率係指傳動軸傳輸至螺旋槳輪轂之機械功率。它是軸扭矩和軸轉速之乘積。對於多個傳動軸，軸功率指傳輸至所有傳動軸之功率總和。

1.2 主機功率係指從主機傳輸至傳動軸之機械功率。有多臺主機者，主機功率係指從主機傳輸至傳動軸之功率總和。

1.3 可越控軸功率限制（SHaPoLi）系統，係指一通過技術手段限制最大軸功率之經驗證及認可之系統，該系統僅能由船長或航行值班之高級船員（OICNW）在為確保船舶安全或執行海上救生時越控（參見圖1瞭解主機負載圖之圖示。）

1.4 可越控主機功率限制（EPL）系統，係指一通過技術手段限制最大主機功率之經驗證及認可之系統，該系統僅能由船長或航行值班之高級船員在為確保船舶安全或執行海上救生時越控（參見圖1瞭解主機負載圖之圖示。）

1.5 儲備功率係指軸/主機功率超過限制功率，不能在正常運行中使用，但在為了確保船舶安全之情況下，可越控軸功率限制/主機功率限制得不受限制。

1.6 《防止船舶污染國際公約》係指經1978年和1997年議定書修正之1973年《防止船舶污染國際公約》。

1.7 就本準則而言，適用經修訂之《防止船舶污染國際公約》附錄VI中之定義。

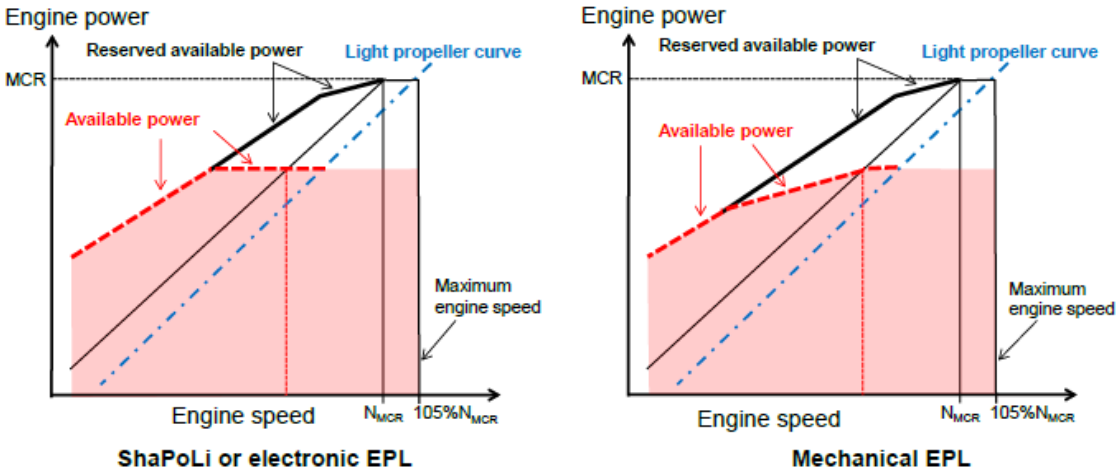


圖1: 主機在軸/主機功率限制下之負載圖

2. 可越控軸功率限制/主機功率限制系統之技術要求

2.1 所需之主要系統

可越控軸功率限制/主機功率限制系統應包括以下主要布置：

.1 可越控軸功率限制：

.1 用於量測傳遞至船舶螺旋槳之扭矩和轉速之感測器。該系統包括放大器和類比數位轉換器；

.2 數據記錄和處理裝置，用於追蹤和計算本準則第2.2.5.1段中給出之數據；和

.3 控制元件，用於計算和限制由軸傳輸至螺旋槳之功率；

.2 可越控主機功率限制：

.1 對於機械控制之主機，密封裝置可通過使用金屬絲密封之機械止動螺絲或具有設定限制值功能之等效裝置物理鎖定燃油指數，使得未經船長或航行值班之高級船員許可時，船員不得釋放可越控主機限制功率，如圖2所示；或

.2 對於電控之主機，燃油指數限制器可電子鎖定燃油指數或直接限制主機控制系統中之功率，使得未經船長或航行值班之高級船員許可時，船員不得釋放可越控主機限制功率；和

.3 在技術上可能和可行之情況下，可越控軸功率限制/主機功率限制系統應從駕駛室控制，不需要船舶人員進入機艙。

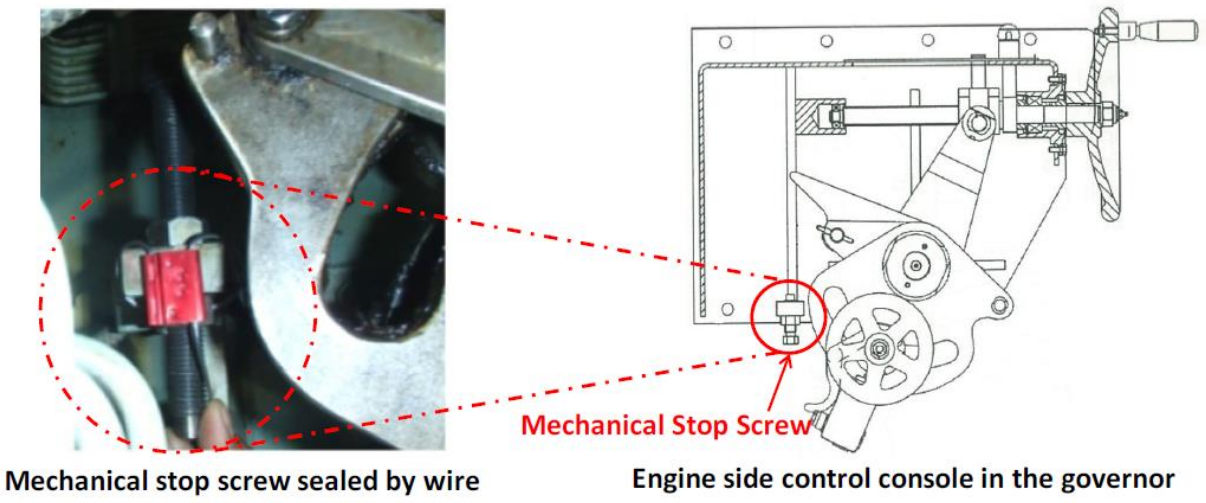


圖2: 機械止動螺絲之密封

2.2 一般系統要求

2.2.1 可越控軸功率限制/主機功率限制系統應為非永久性系統，但應要求船長或航行值班之高級船員謹慎採取行動，以允許使用船舶之無限制軸/主機功率（儲備功率）。對於使用密碼/PIN碼控制儲備功率越控之存取系統，應注意確保在需要越控時，必要之密碼/PIN碼始終可用。

2.2.2 使用於電控主機之可越控軸功率限制/主機功率限制系統，當船舶軸/主機功率超過可越控軸功率限制/主機功率限制船上管理手冊（OMM）中規定之限制軸/主機功率時，或在任何系統故障之情況下，控制元件應清楚、顯著地通知船長或航行值班之高級船員。

使用於機械控制主機之可越控主機功率限制，其密封裝置應：

.1 當船舶主機功率超過船上管理手冊中規定之可越控主機功率限制之限制主機功率時，或在任何系統故障之情況下，明顯表明密封件已拆除；或

.2 配備其他系統，如警報監測系統，此類系統可表明船舶主機功率何時超過船上管理手冊中規定之可越控主機功率限制之限制主機功率，或表明任何系統之故障情況，並記錄無限制模式之使用情況，且此系統須由主管機關或被認可組織驗證。

2.2.4 可越控軸功率限制/主機功率限制系統（或每個子系統）應防篡改。

2.2.5 用於電控主機之可越控軸功率限制/主機功率限制系統在運行期間應表明以下數據：

對於可越控軸功率限制，軸轉速、軸扭矩和軸功率（以及多軸佈置情況下之總軸功率）將以無限制模式持續記錄；或

對於可越控主機功率限制，燃油指數密封系統或功率限制系統，可表明和記錄無限制模式之使用。

2.2.6 可越控軸功率限制/主機功率限制之程序取決於推進系統，應根據本準則第4節在可越控軸功率限制/主機功率限制之船上管理手冊中進行說明。

3 取消軸/主機功率限制之儲備功率之使用

3.1 根據《防止船舶污染國際公約》附錄VI第3.1條之規定，僅允許在為確保船舶安全或海上救生之目的使用儲備功率（例如，在惡劣天氣和結冰水域工作、參與搜救行動、躲避海盜和主機維護）。使用儲備功率不得對螺旋槳、軸和相關系統產生不利影響。重要的是，船長和航行值班之高級船員在出於安全目的之需要時，得不受限制行使推翻可越控軸功率限制/主機功率限制之判斷。船上管理手冊和/或安全管理系統手冊（視情況而定）中應明確規定這方面之許可權。

3.2 任何儲備功率之使用都應記錄在可越控軸功率限制/主機功率限制船上管理手冊之記錄頁上，並由船長簽字，並保存在船上。紀錄應包括：

.1 船型；

.2 國際海事組織編號；

.3 載重噸和/或總噸，如適用時；

.4 船舶之限制軸/主機功率和船舶之最大無限制軸/主機功率；

.5 船舶位置和使用儲備功率時之時間戳記；

.6 使用儲備功率之原因；

.7 在惡劣天氣條件下使用儲備功率時之波弗特數和波高或冰況；

.8 使用儲備功率進行避讓時之支持證據（如預期天氣條件）

.9 在使用儲備功率期間，電控主機之可越控軸功率限制/主機功率限制系統記錄；和

.10 重新啟動或更換功率限制時船舶之位置和時間戳記。

3.3 如果可越控軸功率限制/主機功率限制被越控啟動，但隨後未使用儲備功率，則應將該事件記錄在駕駛台和機艙日誌中。機艙日誌應記錄越控啟動期間使用之功率。應儘快重置可越控軸功率限制/主機功率限制，重置之詳細資訊也應記錄在駕駛台和機艙日誌中。

3.4 如果使用了儲備功率，船舶應立即將按照第 3.2 款記錄之資訊通知負責簽發相關證書之主管機關或被認可組織以及相關目的港之首長當局。主管機關應每年向國際海事組織報告儲備功率之使用情況，並按照第 3.2 款記錄資訊。

3.5 一旦風險得到緩解，船舶應在認證之可越控軸功率限制/主機功率限制之主機功率水準以下運行。在風險已被制止並且船舶可以在有限之軸/主機功率下安全運行後，船員應立即重新啟動或更換可越控軸功率限制/主機功率限制系統。主管機關或被認可組織應儘早提供支持證據（如主機功率日誌、重置機械密封時拍攝之照片）確認可越控軸功率限制/主機功率限制系統之重新啟動或更換（如機械密封驗證）。

3.6 可越控軸功率限制/主機功率限制系統之任何缺陷應報告給負責根據防止船舶污染國際公約附錄 VI 第 5.6 條頒發相關證書之主管機關或被認可組織。

3.7 港口國管制官員應檢查可越控軸功率限制/主機功率限制系統是否已按照國際能源效率證書和本準則第 4 節所述之船上管理手冊正確安裝和使用。如果檢測到未按照本準則第 3.3 段之規定發出適當通知而越控啟動可越控軸功率限制/主機功率限制，則應在主管機關或港口被認可組織在場之情況下立即重新啟動或更換可越控軸功率限制/主機功率限制。

4 可越控軸功率限制/主機功率限制之船上管理手冊（OMM）

4.1 可越控軸功率限制/主機功率限制系統應附有可越控軸功率限制/主機功率限制之船上管理手冊，該船上管理手冊應永久保留在船上以供檢查。

4.2 根據《防止船舶污染國際公約》附錄 VI 第 5.4 條之要求，在檢驗船舶達到現成船能源效率指數後，主管機關或被認可組織應驗證可越控軸功率限制/主機功率限制之船上管理手冊。

4.3 可越控軸功率限制/主機功率限制之船上管理手冊至少應包括：

.1 可越控軸功率限制：

.1 本準則第 2 節規定之主系統以及相關輔機系統之技術說明；

.2 按製造商、型號/類型、序號和其他必要細節識別系統之關鍵部件；

.3 驗證程序說明，證明系統符合第 1 項和第 2 項之技術說明；

.4 裝置設計之最大軸功率；

.5 根據感測器製造商對感測器之服務、維護和校準要求，以及如何監測校準間隔適當性之說明（如適用）；

.6 記錄系統服務、維護和校準之可越控軸功率限制紀錄簿；

.7 根據本準則第 2.2.5 段之要求，說明如何限制和解除限制軸功率，以及控制元件如何顯示上述功能；

.8 說明控制器如何限制輸送至傳動軸之功率；

.9 責任歸屬；

.10 根據本準則第 3.4 和 3.5 段，通知使用儲備功率和檢測系統故障之程序；

.11 取消限制可越控軸功率限制所需之時間；和

.12 主管機關/被認可組織檢驗可越控軸功率限制系統之程序。

.2 可越控主機功率限制：

.1 額定安裝功率(MCR)或馬達輸出(MPP)和主機速率(N_{MCR})；

.2 限制安裝功率(MCR_{lim})或馬達輸出(MPP_{lim})和主機速率($N_{MCR,lim}$)；

.3 可越控主機功率限制系統之技術說明；

.4 可越控主機功率限制之封裝方法 (機械式控制主機)；

.5 可越控主機功率限制之鎖定與監測方法 (電控式主機)；

.6 釋放可越控主機功率限制之程序與方法；

.7 解除對可越控主機功率限制之限制所需時間；

.8 主管機關/被認可組織檢驗可越控主機功率限制之程序；

.9 報告釋放可越控主機限制功率之程序；和

.10 可越控主機功率限制系統之管理者。

5 證明可越控軸功率限制/主機功率限制系統之合規性

5.1 應根據《防止船舶污染國際公約》附錄 VI 第 5.4 條之規定，通過適當之檢驗來驗證可越控軸功率限制/主機功率限制系統之合規性，以第 23 條之規定驗證船舶之現成船能源效率指數。檢驗應包括透過處理以下項目對系統進行驗證和確認：

.1 驗證系統是否符合可越控軸功率限制/主機功率限制之船上管理手冊；

.2 驗證系統是否符合本準則第 2 節之規定；和

.3 驗證可越控軸功率限制/主機功率限制之船上管理手冊，確保可越控軸功率限制/主機功率限制之船上管理手冊符合本準則第 4 節之規定。

5.2 如果使用了可越控軸功率限制/主機功率限制系統，且未對氮氧化物關鍵設定和/或部件*進行超出 2008 年氮氧化物技術章程（NTC 2008）中定義之主機技術卷允許範圍之更改，則無需對主機進行重新認證。

5.3 如果使用了可越控軸功率限制/主機功率限制系統，並且氮氧化物關鍵設定和/或部件之更改超出了 2008 年氮氧化物技術章程中定義之主機技術卷允許之範圍，則需要重新認證主機。在這種情況下，對於經能源效率設計指數認證之船舶，如果可越控軸功率限制/主機功率限制系統之功率低於《防止船舶污染國際公約》附錄 VI 第 24.5 條（最低出力要求）之要求，認證之主機功率應為滿足該要求之功率。

***

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.892
9 July 2021

無人無推進動力駁船豁免防止船舶污染國際公約部分檢驗發證準則

1 海洋環境保護委員會在其第76屆會議(2021年6月10日至17日)，以MEPC.330(76)及MEPC.328(76)決議案，採納了防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄I、附錄IV與附錄VI之修正案，新增有關無人無推進動力(UNSP)駁船豁免部分檢驗及發證要求。

2 海洋環境保護委員會於其第76屆會議，為了對於上述所提之修正案提供更多使用上之具體指南，故批准無人無推進動力駁船豁免防止船舶污染國際公約部分檢驗發證準則，其文本載於本通告附錄。

3 邀請締約國政府在對無人無推進動力駁船豁免防止船舶污染國際公約相關規定時，使用附錄之準則，並提請各締約方注意。

***

附錄

無人無推進動力(UNSP)駁船豁免防止船舶污染國際公約部分檢驗發證規定準則

1 簡介

1.1 本準則為船旗國、港口國以及相關單位(包含船舶所有人、船舶營運者)提供相關指導，以在應用依MEPC.330(76)決議案採納修正之MARPOL附錄I及附錄IV、以及依MEPC.328(76)決議案採納修正之MARPOL附錄VI，對無人無推進動力(UNSP)駁船豁免MARPOL公約部分檢驗及驗證要求之內容有具體準則。

1.2 為了減少船旗國、港口國以及相關單位之行政負擔，可對UNSP駁船豁免MARPOL附錄I、IV、VI部分檢驗及驗證要求。而UNSP駁船之豁免證書應根據MARPOL附錄I規則3.7及規則9.2、MARPOL附錄IV規則3.2及規則7.2，以及MARPOL附錄VI規則3.4及8.4由主管機關簽發，並符合MARPOL附錄I、IV、VI附件所提供之格式。

1.3 上述豁免證書應由主管機關或受主管機關授權之人員或組織簽發。在任何情況下，主管機關應承擔該證書之所有責任。

2 適用

本準則適用於UNSP駁船豁免MARPOL附錄1規則3.7、MARPOL附錄IV規則3.2及MARPOL附錄VI規則3.4之部分要求。

2.2 技術及操作要求

2.2.1 MARPOL附錄I、IV、VI中之特定技術要求不適用於UNSP駁船。取得豁免之UNSP駁船無須符合下述要求：

.1 MARPOL附錄 I：
規則 12 (殘油櫃(油泥))、規則 12A (燃油櫃保護)、規則 13 (標準排放接頭)、規則 14 (濾油設備)、規則 16 (油與壓艙水之分離及艏尖艙載運油類)；

.2 MARPOL附錄 IV：
規則 9 (污水系統)、規則 10 (標準排放接頭)；及

.3 MARPOL附錄 VI：
規則 12 (破壞臭氧物質)、規則 13 (氮氧化物)、規則 14 (硫氧化物及微粒物質)、規則 16 (船上焚燒)。

2.2.2 由於UNSP駁船未含有MARPOL附錄I、IV、VI所定義與海洋環境污染有關之污染源，下列操作要求不適用於UNSP駁船：

.1 MARPOL附錄 I：
規則 15 (油類之排放控制)、規則 17 (油料紀錄簿 Part I - 機艙空間操作)、規則 37 (船上油污染應急計畫)；及

.2 MARPOL附錄 IV：
規則 11 (污水排放)。

3 授予豁免之程序

3.1 船舶所有人或船舶營運者向主管機關或其認可組織申請豁免時，應提供無人無推進動力駁船豁免條件的相關資訊和相關圖面（一般佈置圖、容積圖和其他必要之圖說）。

3.2 主管機關或其認可組織應審查一般佈置圖、容積圖和其他必要之圖說，以確認該船符合MARPOL附錄 I 規則 3.7、MARPOL附錄 IV 規則 3.2或MARPOL附錄 VI 規則 3.4所述之情況。

3.3 相關資訊及圖面經審查合格後，應對無人無推進動力駁船進行檢驗，以確認船上的實際布置符合豁免條件，如適用。

3.4 如果駁船具有產生殘油、廢氣排放、污水或MARPOL附錄 I、 IV 或 VI 中定義的其他污染物的情況(無論是暫時的還是永久的)，則無法滿足豁免要求。在這種情況下，不應免除其適用之MARPOL附錄檢驗和發證要求。

3.5 經檢驗合格者，根據MARPOL附錄 I規則 3.7 和規則 9.2、MARPOL附錄 IV 規則 3.2 和規則 7.2 或MARPOL附錄 VI 規則 3.4 和規則 8.4 所規定之無人無推進動力駁船特定檢驗與發證規定豁免證書，得由主管機關或其認可組織簽發。

4 檢驗後之維持要求

在簽發任一豁免證書後，無人無推進動力駁船應根據MARPOL附錄 I規則 1.40、MARPOL附錄 IV 規則 1.16 和MARPOL附錄 VI規則 2.1.32 規定所述之定義維持其豁免條件。如果該船不再符合當初認可之豁免條件、或是發生影響簽發該豁免證書條件之改裝時，該豁免證書將失效。船舶所有人或船舶營運者應將此不符合情況通知主管機關和港口國。在發生影響簽發該豁免證書條件之改裝情況下，主管機關或其認可組織可進一步對其布置審核與檢驗，以驗證其是否仍符合適用之豁免條件，若符合，則可重新簽發相應之豁免證書。

5 頂推及拖曳

在頂推及拖曳作業期間，每艘 UNSP 駁船之豁免證書應可供頂推或拖曳之船舶使用。

MSC.482(103)決議案
(2021年5月13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，有關除第I章規定之外本公約附錄之修正程序，

在其第103屆會議上，審議了根據本公約第VIII(b)(i)條提出和分發之本公約修正案，

1 根據本公約第VIII(b)(iv)條，採納本公約之修正案，其文本載於本決議案附錄；

2 根據本公約第VIII(b)(vi)(2)(aa)條，決定該修正案應於2023年7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，根據本公約第 VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第 2 段獲得接受後，應於 2024 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

1974年海上人命安全國際公約修正案

第II-1章
構造—結構、艙區劃分與穩度、及機電設備

B-4部分
穩度管理

1　現有規則25後新增以下規則25-1以及相關註腳：

“規則25-1

液貨船及散裝船以外，具有多個貨艙之貨船之水位探測器

1　2024年1月1日以後建造之液貨船及散裝船以外具有多個貨艙之貨船，需在裝載乾貨之每一貨艙中裝設水位探測器*。但貨艙完全位於乾舷甲板以上者不必裝設。

* 參閱可能經修正之《散裝船與除散裝船外之單艙貨船之水位探測器之性能標準》(MSC.188(79)決議案)

2　第1項要求之水位探測器須：

.1　在貨艙底部之水位高度達到不小於0.3公尺時，在駕駛室發出一次視覺與聽覺警報，並在該水位高度達到不小於貨艙深度15%(但不高於2公尺時)發出另一次警報；及

.2　安裝在貨艙之末端。對於偶爾用於裝載壓載水的貨艙，可以安裝警報越控設備。視覺警報須清楚地鑑別每一貨艙中檢測到的兩種不同水位。

3　作為第2.1款要求之高度不小於0.3公尺之水位探測器之替代，可由安裝於貨艙舭水井中、或貨艙末端其他可接受之位置，依規則35-1所要求之舭水泵排裝置之舭水位感測器作為替代*，但須滿足：

.1　舭水位感測器安裝在貨艙末端高度不小於0.3公尺處；且

.2　舭水位感測器在駕駛室發出之聽覺與視覺警報和裝在貨艙內之其他水位探測器之警報明顯不同。

* 參閱可能經修正之《散裝船與除散裝船外之單艙貨船之水位探測器之性能標準》MSC.188(79)決議案)

第III章
救生設備和布置

B部分
對船舶和救生設備之要求

第33條 – 救生艇筏之登乘與降落布置

1 第33.2項由以下替換

"2 在20,000總噸以上之貨船上，其吊架降落式救生艇須能在船舶達5節之航速在平靜水面上前進時降落(必要時可利用艇艏纜)。"

***

MSC.484(103)決議案
(2021年5月13日採納)

國際消防安全系統章程修正案

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，

還回顧到 MSC.98(73)決議案採納之國際消防安全系統章程(FSS Code)，依據「1974 年海上人命安全國際公約」(本公約)第II-2 章之規定已成為強制性文件，

進一步回顧到本公約第VIII(b)條與第II-2章第3.22條有關FSS Code之修正程序，

在其第103屆會議上，審議了按本公約第VIII(b)(i)條分發之FSS Code修正案草案，

1 根據本公約第VIII(b)(iv)條，採納FSS Code修正案，其內容載於本決議案附錄;

2 根據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2023年7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本組織秘書長其反對該修正案；

3 邀請本公約各締約國政府注意，根據本公約第 VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第 2 段獲得接受後，應於 2024 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

國際消防安全系統章程修正案

第9章
固定式火災探測及火災警報系統

2 技術要求

2.1 一般要求

1 現有第2.1.7項後新增2.1.8項

"2.1.8 在貨船及客船之陽臺上設置有可單獨識別之系統者，儘管有2.1.6.1段之相關規定，如果系統之布置方式，使得因故障失效之可單獨識別火災偵測器之數量及範圍不大於2.4.1段之分區可識別系統中的一個同等分區範圍，則無需在每一火災偵測器上提供隔離器。

***

MSC.485(103)決議案
(2021年5月13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103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 根據本公約第VIII(b)(iv)條，採納LSA Code修正案，其內容載於本決議案附錄中；

2 根據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2023年7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，根據本公約第 VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第 2 段獲得接受後，將於 2024 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

國際救生設備章程修正案

第IV章
救生艇筏

4.4 救生艇之一般要求

1　第4.4.1.3.2項內容由以下替換：

“.2 除自由降落下水式救生艇外，應可以在船舶於靜水船速5節時被釋放及拖帶。”

***

MSC.486(103)決議案
(2021 年 5 月 13 日採納)

1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW 1978)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 STCW 國際公約)第 XII 條，關於 1978 STCW 國際公約之修正程序，

注意到航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW 章程)中對「高壓電」之重複引用，但卻沒有對該術語有具體定義，

在其第 103 屆會議上，審議根據 1978 STCW 國際公約第 XII(1)(a)(i)條提出和分發之本公約修正案，

1 根據 1978 STCW 國際公約第 XII(1)(a)(iv)條，採納本公約之修正案，其文本載於本決議案附錄；

2 根據 1978 STCW 國際公約第 XII(1)(a)(vii)(2)條，決定該修正案應於 2022 年 7 月 1 日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一之締約方、或有總噸位 100 以上商船之合計噸位數不少於世界商船總噸數 50%之締約方，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，根據 1978 STCW 國際公約第 XII(1)(a)(ix)條，載於附錄之修正案在根據上述第 2 段視為接受後，應於 2023 年 1 月 1 日生效；

4 敦促各締約方及早實施規則第 I/1.1 條之修正案；

5 提請秘書長，按 1978 STCW 國際公約第 XII(1)(a)(v)條，將本決議及其附錄中所載修正案內容之核正無誤副本送交 1978 STCW 國際公約所有締約方；

6 還提請秘書長將本決議案及其附錄之副本送交非 1978 STCW 國際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國際公約(STCW 1978)修正案

第 I 章
總則

1　　在規則第 I/1.1 條，新增以下定義：

".44　　高壓電係指電壓超過 1,000 伏特之交流電(AC)或直流電(DC)。”

***

MSC.487(103)決議案
(2021 年 5 月 13 日採納)

航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW 章程)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 STCW 國際公約)第 XII 條和規則第 I/1.2.3 條，關於航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW 章程)A 部分之修正程序，

注意到 2010 年修正案(馬尼拉修正案)中引入之「電技員」能力之所有職能都是在「操作級」之規定，

在第 103 屆會議上，審議根據 1978 STCW 國際公約第 XII(1)(a)(i)條提出和分發之 STCW 章程 A 部分修正案，

1 根據 1978 STCW 國際公約第 XII(1)(a)(iv)條，採納 STCW 章程之修正案，其文本載於本決議案附錄；

2 根據 1978 STCW 國際公約第 XII(1)(a)(vii)(2)條，決定本 STCW 章程修正案應於 2022 年 7 月 1 日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一之締約方、或有總噸位 100 以上商船之合計噸位數不少於世界商船總噸數 50%之締約方，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，根據 1978 STCW 國際公約第 XII(1)(a)(ix)條，載於附錄之 STCW 章程修正案在根據上述第 2 段獲得接受後，應於 2023 年 1 月 1 日生效；

4 敦促各締約方及早實施 STCW 章程第 A-I/1 節之修正案；

5 提請秘書長，按 1978 STCW 國際公約第 XII(1)(a)(v)條，將本決議及其附錄中所載修正案內容之核正無誤副本送交 1978 STCW 國際公約所有締約方；

6 還提請秘書長將本決議及其附錄之副本送交非 1978 STCW 國際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章程(STCW 章程)A 部分修正案

第 I 章
關於總則之標準

1 在第 A-I/1 節中，「操作級」定義下之第.3.1 段替換為以下內容：

".3.1 作為負責船上航行及輪機當值或定期無人機械空間當值輪機員、電技員或無線電操作員之人員，和"

***

MSC.488(103)決議案
(2021 年 5 月 13 日採納)

經修訂之救生設備測試建議案(MSC.81(70)決議案)

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，

還回顧大會在採納關於救生設備測試之 A.689(17)決議案時，授權本委員會持續審查附錄之關於救生設備測試建議，並在適當時採納對其之修正案，

進一步回顧，自採納 A.689(17)決議案以來，本委員會已根據 MSC.54(66)和 MSC.81(70)決議案、以及 MSC/Circ.596、MSC/Circ.615 和 MSC/Circ.809 通告，修正附錄之建議，

認識到，須確保對經修訂之救生設備測試建議(MSC.81(70)決議案)中之引用不斷更新，

1 採納經修訂之救生設備測試建議(MSC.81(70)決議案)修正案，其文本載於本決議案附錄；

2 邀請海上人命安全國際公約(SOLAS)締約國政府將上述修正案提請有關各方注意。

附錄

經修訂之救生設備測試建議(MSC.81(70)決議案)修正案

第 1 部分-救生設備之原型試驗

5 救生筏-硬式和充氣式

5.17 僅適用於充氣式救生筏之附加試驗

材料試驗

1 第 5.17.13.2.2.7.1 段替換為以下內容：

".1 多孔性試驗

織物試片應根據 ISO 15372:2000 第 6.2.9.2 段準備及試驗。”

2 第 5.17.13.2.2.8 段修正如以下內容：

".2.8 耐油性

.1 當按下述方法試驗，將外表面暴露在 20±2°C 下之 IRM 901 油中 2 小時後，再將兩個暴露面壓在一起時，塗層不應與織物分離，且不應有殘留之黏性；當用手指摩擦過一次時，塗層不應被抹去。

.2 試驗應在硫化或固化後不少於 16 小時進行。

.3 儀器、試片準備和試驗程序應符合 ISO 15372:2000/Amd 1:2021 第 6.2.5 段之規定。每個塗層面都應進行試驗。”

11 靜水壓力釋放裝置

11.2 技術試驗

3 第 11.2.5.5.3 段替換為以下內容：

".5.3 表面耐油性試驗

試片數量	2 塊膜片
溫度	+18°C 至+20°C
油之種類	符合以下要求之礦物油： 苯胺點：120±5°C 閃點：至少 240°C 黏度：在 99.0°C 時為 10 至 25 厘司(cSt)
可使用以下油類：	IRM 901 IRM 905 ISO Oil No. 1
試驗週期：	每面 3 小時
要求：	材料應無劣化"

第 2 部分-生產及安裝測試

5 救生艇筏

5.4 下水試驗

4 第 5.4 段替換為以下內容：

"除使用自由降落下水式救生艇外，總噸位 20,000 以上之船舶應顯示其所有救生艇及救難艇應可在船舶靜水速度 5 節且縱平浮(艏艉等吃水)時下水。測試不應造成救生艇、救難艇及其設備之損傷。"

***

MSC.1/Circ.1578*

使用救生艇棄船演習的安全準則

1　海事安全委員會，在其第八十一屆會議(2006年5月10日至19日)上，回顧在其第七十九屆會議(2004年12月1日至10日)上，同意船舶設計及設備次委會之意向，並與訓練及航行當值標準次委會合作，按照設想為救生艇事故(MSC/Circ.1049)進一步制定指南，並相應批准使用救生艇棄船演習的安全指南(MSC/Circ.1136)。

2　委員會還回顧，為救生艇制定之指南通常與其他救生系統有關之應急演習相關，並在進行此類演習時應予以考慮。與MSC/Circ.1136相關，並認識到須要提供必要步驟之基本大綱，以根據SOLAS規則第III/19.3.4.4條安全地進行自由降落下水式救生艇之模擬下水，並考慮了由船舶設計和設備分委會在其第四十七屆會議上之提案，委員會還批准了自由降落下水式救生艇模擬下水準則(MSC/Circ.1137)。

3　審議了更新上述指南及準則之必要性，並審議了防火分委會在其第五十屆會議上之提案，關於整合防止救生艇事故相關措施之眾多通告，以便更好地為海員服務，委員會在其第八十一屆會議上批准了使用救生艇棄船演習的安全準則，如救生艇事故預防措施(MSC.1/Circ.1206/Rev.1)之附錄2所載。

4　委員會在其第九十八屆會議(2017年6月7日至16日)上批准了使用救生艇進行棄船演習安全準則使用救生艇棄船演習的安全準則，繼合併救生艇事故預防措施(MSC.1/Circ.1206/Rev.1)附錄1及關於授權救生艇、下水設備及負載釋放裝置服務提供商條件之臨時建議(MSC.1/Circ.1277)成為救生艇和救難艇、下水設備和釋放裝置之維護、徹底檢查、操作測試、大修和修理要求之後(MSC.402(96)決議案)，此決議廢除了MSC.1/Circ.1206/Rev.1之附錄1。

5　邀請會員國實施所附之準則，並將本準則提請船舶所有人、船舶經營人、船舶審查組織、船舶人員、驗船師、製造商和有關各方注意。

6　本通告取代MSC.1/Circ.1206/Rev.1之附錄2。

***

*　重新發布更正之海上人命安全國際公約(SOLAS)規則第 III/19.3.4.4 條註腳 4 之引用。

附錄

使用救生艇棄船演習的安全準則

1 通則

1.1 介紹

1.1.1 航海人員必須熟悉船上之救生設備，並有信心船上為其提供之安全設備在緊急情況下是有作用並且有效。為實現此目標，頻繁之定期船上演習是必須的。

1.1.2 船員訓練是演習之重要部分。作為最初岸上訓練之補充，船上演習和訓練將使船員熟悉船舶設備和相關程序。演習和訓練之目標是培養適當之船員能力，從而有效和安全地使用經修訂之1974年海上人命安全國際公約(SOLAS)所要求之設備。在進行演習時，應將SOLAS中規定之棄船時間限制作為次要目標。

1.2 演習頻率

經驗表明，經常舉行演習可以使船員更熟悉船上之救生設備，並增加對為其提供安全之設備，在緊急情況下有作用並且有效之信心。透過演習，有機會獲得合作使用安全設備之經驗。應對緊急事件和處理情況之能力能透過頻繁演習提高。然而，當僅依最低要求進行演習時，頻繁之船員更換有時難以確保船上所有人都有機會參加演習。因此，須考慮安排必要之演習，以確保船上所有人都有機會儘早熟悉船舶設備和系統。

1.3 「演習的安全」之必要性

1.3.1 棄船演習應按照船上相關之職業安全與健康要求進行計劃、組織和實施，以將所識別之風險降至最低。

1.3.2 演習提供機會來驗證救生設備是否有用以及所有相關設備是否就定位、處於良好工作狀態並備便得以使用。

1.3.3 在進行演習之前，應檢查救生艇及其設備是否已按照船舶維修手冊和任何相關技術文件進行維護，並注意所有必要之預防措施。磨損和撕裂或腐蝕之異常情況應立即向負責人員報告。

1.4 強調學習

演習之進行應該強調學習，並將其視為一種學習經驗，而不僅是滿足法規要求之工作項目。無論是SOLAS要求之應急演習或是為提高船員能力而進行之額外特別演習，都應以安全的速度進行。在演習期間，應注意確保船上人員熟悉他們之職責和相關設備。如有必要，應在演習期間暫停以解釋特別困難之要素。船員之經驗是決定演習或特定演習要素執行速度之重要因素。

1.5 計畫及組織演習

1.5.1 SOLAS要求演習應盡可能依據實際發生之緊急情況進行[1]。這表示演習應盡可能完整地進行，同時確保演習可以在各方面都是安全下進行。因此，可能涉及不必要風險之演習要素需要特別注意或可被排除在演習之外。

1 參見 SOLAS 規則第 III/19.3.1 條。

1.5.2 在準備演習時，負責人應查看製造商之說明手冊，以確保演習計畫適當進行。演習之負責人應確保船員熟悉救生設備使用說明手冊中提供之指南。

1.5.3 在演習中學到之經驗教訓應作成書面紀錄並作為後續船上訓練討論和下次演習規劃之一部分。

1.5.4 將滿載人員之艇筏下放即為根據情況可能涉及不必要風險之演習要素之範例。應僅在遵守特別預防措施之情況下才能進行此類演習。

2 棄船演習

2.1 介紹

操作船上安全設備之船員熟悉此類設備之功能和操作是至關重要的。SOLAS要求船上應攜帶足夠詳細且船員易於理解之製造商訓練手冊和說明。此類製造商手冊和說明應讓船上每個人都可以取得，並在準備和進行演習時仔細遵守和依循。

2.2 給船舶所有人之指南

2.2.1 船舶所有人應確保公司船舶上新安裝之安全設備已根據SOLAS和國際救生設備章程(LSA)之規定認可和安裝。

2.2.2 進行安全演習之程序應包含在航運公司之安全管理系統(SMS)中。涉及特別風險之演習要素之詳細程序，應明顯表示在關於救生設備調整之工作區域評估中。

2.2.3 負責進行救生艇維護和修理工作之人員應具備相應之資格[2]。

2.3 救生艇藉由下落方式進行下降

2.3.1 在演習期間，每個參與人都應對潛在之危險情況或情形保持警覺，並應將其提請負責人注意以採取適當之行動。提供船舶所有人、主管機關和系統製造商之反饋和建議是海上安全系統重要組成要素。

2.3.2 當演習將在有人員在救生艇上之情況進行時，建議先執行一次沒有任何人員在艇上的救生艇下降和復歸，以確保裝置功能正常。在這種情況下，將救生艇降入水中時，艇上應只有操作救生艇所必需之人員數量[3]。

2.3.3 為防止拉繫設備或扣帶被纏住，在轉出吊艇架之前應檢查能否正確釋放。

2.4 自由降落下水式救生艇

2.4.1 每月一次之自由降落下水式救生艇演習應按照製造商之說明進行，以訓練在緊急情況下須登船之人員正確上船、就座和繫好安全帶；並指示其在下水時要如何採取行動。

2.4.2 當自由降落下水式救生艇作為演習之一部分下水時，應以所必須在水中操縱救生艇並將其恢復之最少人員數為之。應特別注意恢復操作，並牢記此操作之高風險級別。在SOLAS允

2 參見根據 MSC.402(96)決議案採納之救生艇和救難艇、下水設備和釋放裝置之維護、徹底檢查、操作測試、大修和修理要求。

3 參見 SOLAS 規則第 III/19 條之澄清(MSC.1/Circ.1326 and Corr.1)。

許情況下[4]，模擬下水應按照製造商之說明進行，並適當注意附錄中之自由降落下水式救生艇模擬下水準則。

4 參見 SOLAS 規則第 III/19.3.4.4 條。

附錄

演習期間自由降落下水式救生艇模擬下水準則

1 定義

根據SOLAS規則第III/19條，在演習期間進行之模擬下水是一種在不實際啟動釋放機制下，訓練船員自由降落下水式救生艇之自落釋放程序之方式。

2 目的和範圍

這些準則之目的是提供安全進行模擬下水必要步驟之基本大綱。這些準則是通用的；在進行模擬下水之前，應總是查閱救生艇製造商之說明手冊。模擬下水只能在救生艇和下水設備設計容許並且製造商已提供說明下進行。所有相關人員都應熟悉製造商之說明和釋放機制之啟動。手冊、海報和標誌可用於幫助熟悉和進行演習。模擬下水應在負責人之監督下進行，該負責人應是在此類程序方面經驗豐富之高級船員，並且在不實際啟動自落釋放系統下進行。釋放系統之測試應與模擬下水演習分開進行，而不是在模擬下水演習期間進行。

3 進行演習-典型之模擬下水順序(SOLAS規則第III/19條)

3.1 檢查設備和文件，以確保救生艇和下水設備之所有部件都處於良好之操作狀態。

3.2 確保所有參與演習之人員都熟悉操作手冊、海報和標誌。

3.3 確保製造商提供用於模擬下水之縛紮裝置已安裝並固定牢靠，且自落釋放機制完全正確地接合。

3.4 在指定之操作人員和負責人之間建立並保持良好溝通。

3.5 解開為在海上牢靠固定或救生艇維護而安裝之拉繫設備或扣帶等，但不含為模擬自落所須者。

3.6 參與之船員在負責人監督下登上救生艇並繫好安全帶。

3.7 所有船員離開救生艇。

3.8 將救生艇恢復到第3.4段規定之步驟之前之狀態。確保救生艇恢復到正常之存放狀態。移除任何僅用於模擬下水程序之縛紮和/或回收裝置。

翻譯字詞對照表

英文	中文
Administration	主管機關
Adopt	採納
Ambient Water	環境水
Annex	附錄
Appendix	附件
Approve	批准
Arrangement	布置
Ballast Water Management Systems(BWMS)	壓艙水管理系統
Bitt	導纜器
Bollard	繫纜柱
Bulkhead Deck	艙壁甲板
Bunker Delivery Note (BDN)	燃油交付單
Capstan	絞盤
Centistoke (cSt)	厘司
Circular	通告
Collision Bulkhead	防撞艙壁
Commissioning Testing	調試試驗
Convention	國際公約
Energy Efficiency Design Index (EEDI)	能源效率設計指數
Fairlead	導纜孔
Fuel ；Fuel Oil	燃油
Fuel Containment System	燃料容載系統
Fuel Oil Transfer System	燃油輸送系統
Guidance	指南
Guideline	準則
Indicative Analysis Method	指示性分析方法
Industry	海運工業界
Inspection	檢查
Line Design Break Force (LDBF)	繫纜設計破斷力
Lubrication	潤滑油
Maritime Mobile Service Identity	海上行動業務識別碼
Mooring Line	繫纜
Mooring Tail	尾纜
NOx	氮氧化物
Port State Control (PSC)	港口國管制
Port State Control Officer (PSCO)	港口國管制官員
Procedures	程序
Recalling	回顧
Regulation	規則、規定
Resolution	決議案
Sensors	感測器
Service Tank	日用櫃
Ship Owner (Owner)	船舶所有人
Sampling Connection	取樣接頭

英文	中文
Sliding Watertight Door	水密滑動門
Stakeholders	(相關)利益攸關方
Subdivision Bulkhead	艙區劃分艙壁
Sulphur Content	硫含量
Sulphur Limit	硫含量限制值
System Tanks	系統櫃
TRO Concentration	總殘餘氧化劑濃度
Upright Position	正浮位置
Verification	驗證
Viscosity	黏度
Watertight Bulkhead	水密艙壁
Watertight Door	水密門
Winche	絞車
mooring line tails	繫泊短纜
recognition of a certificate	認可證書
documentary evidence	書面證明

附件 4(A4)

國輪壓艙水管理系統調試試驗以及
廢氣清潔系統發生故障情況時之應變流程圖

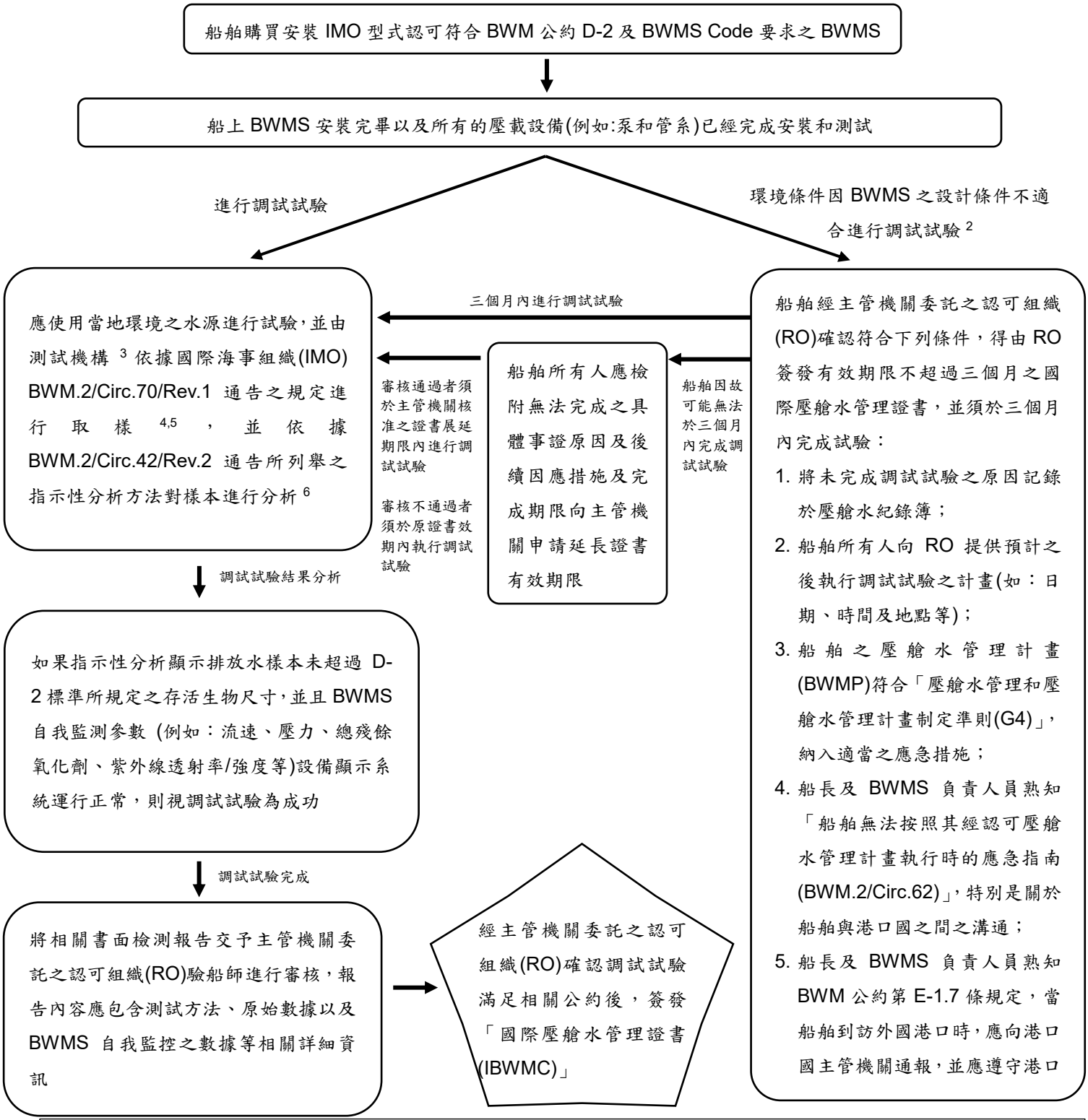
目錄

國輪壓艙水管理系統(Ballast Water Management Systems, BWMS)調試試驗(Commissioning Test)流程圖 A4-1

國輪壓艙水管理系統調試試驗流程圖 說明..... A4-2

國輪廢氣清潔系統(Exhaust Gas Cleaning System, EGCS) 發生故障情況時之應變及通報程序 A4-4

國輪壓艙水管理系統(Ballast Water Management Systems, BWMS)調試試驗[1] (Commissioning Test)流程圖



備註：

1 調試試驗的目的是通過展示壓艙水管理系統(BWMS)的機械、物理、化學和生物程序的正確運行來驗證壓艙水管理系統的安裝。調試試驗不是要驗證經主管機關批准之經型式認可的壓艙水管理系統的設計。

2 環境條件因 BWMS 之設計條件而不適合進行調試試驗之情況例如：水的鹽度超出壓艙水管理系統的系統設計限制。

3 調試試驗應由取得主管機關委託之認可組織(RO)接受或認可之第三方測試機構執行。

4 在汲取壓艙水過程中應通過任何實際可行的方式(如在線取樣端口或直接港口取樣)收集樣品，以確定環境水的特徵。

5 應在經全面處理後的對應壓艙水排放過程中，收集代表性樣本。應自壓艙水取樣準則(G2)規定的取樣點取樣。取樣的總體積應至少 1 立方米如果取用較小的體積，經驗證可確保為生物體之代表性取樣，則亦可使用之。

6 依據通告所列出之指示性分析方法，對代表性樣本進行兩種存活生物尺寸之生物體分析，即 D-2 標準中所律定之存活生物尺寸大於或等於 50 微米之生物體、及存活生物尺寸小於 50 微米但大於或等於 10 微米之生物體。

國輪壓艙水管理系統調試試驗流程圖 說明

1. 因應 MEPC.325(75)決議案，參考新加坡作法草擬我國國輪壓艙水管理系統調試試驗流程圖。

2. 參考文獻中英對照擷取如下：(原文請參閱附件(新加坡 BWM 通告_sc_no_9_of_2019))

1. The commissioning test shall be carried out for BWMS that is installed on board applicable SRS2 of 400GT and above after 8 September 2019. Applicable SRS of less than 400GT may undergo the commission test voluntarily.
2019年9月8日以後，400GT以上新加坡旗之船舶安裝BWMS時應進行調試試驗。未滿400GT新加坡旗船舶可自願接受調試試驗。

2. The commissioning test shall be carried out to the satisfaction of the attending RO surveyor after a complete installation of the BWMS, and after all ballasting equipment (e.g. pumps and piping) has been fully tested as appropriate.
在船上壓艙水管理系統安裝完畢以及所有的壓載設備(例如:泵和管系)已經進行充分的安裝和相應測試之後，進行調試試驗並令 RO 現場驗船師滿意。

3. The representative ballast water samples collected for the commissioning test should be analysed using at least an appropriate indicative analysis method[3]. The commissioning test is considered to be successful if the analysis indicates that the sample does not exceed the D2 standard and the self-monitoring equipment of the BWMS indicates correct operation of all sensors and related equipment.
應至少採用適當之指示性分析方法(即BWM.2/Circ.42/Rev.1通告所列舉之方法)分析由調試試驗收集之代表性壓艙水樣本。如果分析表明樣本未超過 D2 標準，並且 BWMS 之監控設備表示所有感測器和相關設備皆正確運行，則調試試驗將視為成功。

4. A written report including methods and detailed results of the commissioning testing should be provided to the attending RO surveyor for verification before an International Ballast Water Management Certificate (IBWMC) can be issued.
在簽發國際壓艙水管理證書（IBWMC）之前，應向參與之 RO 驗船師提供書面報告，包括調試試驗的方法和詳細結果，以供其核實。

5. The arrangement for conducting the test and any commercial dealings pertaining to the commissioning test shall be between the shipowners / manager / shipyard / contractor and the manufacturer. The Administration of Singapore MPA does not carry out approval of any specific testing facility. The testing facility engaged to conduct the commissioning test shall be independent of the manufacturer of the BWMS and accepted by the RO which issues the IBWMC.
進行測試的安排和與調試試驗有關的任何商業交易應在船東/經理/船廠/承包商和製造商之間進行。新加坡 MPA 管理局不批准任何特定的測試機構。參與調試試驗之測試機構應獨立於 BWMS 製造商，並獲得核發壓艙水證書(IBWMC)之 RO 認可。

6. If the commissioning test cannot be successfully carried out due to the equipment's system design limitation, a short term IBWMC may be issued for a period of not more than three (3) months. This is to allow time for the commissioning test to be carried out to the satisfaction of the attending RO surveyor. No authorisation from MPA is required

for such cases provided that the attending RO surveyor ensures the following:
如果由於設備之系統設計限制而無法成功進行調試試驗，則 IBWMC 短證之有效期限不得超過 3 個月。這是為了讓調試試驗能夠讓 RO 驗船師滿意。此類案件無需 MPA 的授權，前提是 RO 驗船師確保以下情況：

- reasons for the commissioning test not being completed successfully are recorded in the ballast water record book;
調試試驗未成功之原因記錄在壓艙水紀錄簿上：

- the attending RO surveyor is provided with arrangements for the commission test (e.g. date, time, location);
已向 RO 驗船師提供調試試驗之安排（如日期、時間、地點）；

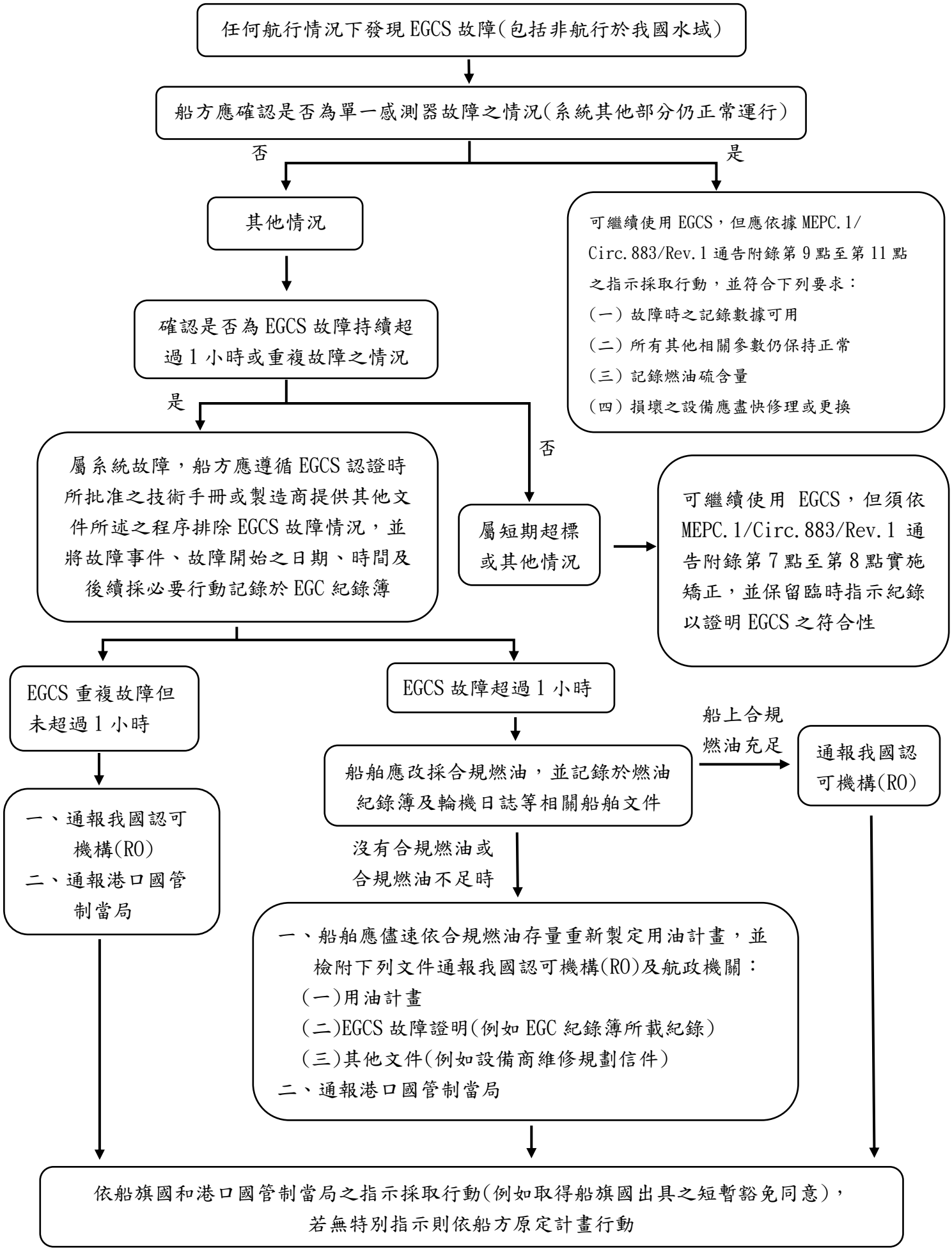
- the ship's ballast water management plan (BWMP) has incorporated appropriate contingency measures in line with the "Amendments to the Guidelines for ballast water management and development of ballast watermanagement plans (G4)" (*Resolution MEPC.306(73))*;
船舶壓艙水管理計劃（BWMP）已根據「壓艙水管理和壓艙水管理計畫制定規範（G4）」（決議 MEPC.306（73））納入了適當的應急措施；

- the ship's Master and the designated ballast water management officer areaware of the "Guidance on contingency measures under the BWM Convention", BWM.2/Circ.62, as may be amended, in particular on the communication between the ship and the port State; and
船長及 BWMS 負責人員熟知「船舶無法按照其經認可壓艙水管理計畫執行時的應急指南(BWM.2/Circ.62)」，特別是關於船舶與港口國之間之溝通；和

- the ship's Master and the designated ballast water management officer areaware of the reporting requirements to the competent port Authority as per regulation E1.7 of the BWM Convention when the vessel is calling a foreignport and shall comply with any additional requirements that the port State may impose.
船長及 BWMS 負責人員熟知 BWM 公約第 E-1.7 條規定，當船舶到訪外國港口時，應向港口國主管機關通報，並應遵守港口國之任何額外要求。

7. If the commissioning test is not completed within the three (3) months of the short term IBWMC, MPA's approval for an extension is to be sought.
如果調試試驗未能在IBWMC短證的三個月內完成，則需要獲得MPA的延期批准。

國輪廢氣清潔系統(Exhaust Gas Cleaning System, EGCS)
發生故障情況時之應變及通報程序



說明

一、依據：交通部000年00月00日交航(0)字第0號公告採納國際海事組織(IMO)公布MEPC.1/Circ.883/Rev.1通告附錄。

二、本程序相關通報窗口如下：

(一)我國認可機構通報窗口：cr.tp@crclass.org

(二)我國航政機關通報窗口及分工原則如下：

1.北部航務中心:north@motcmpb.gov.tw

2.中部航務中心:central@motcmpb.gov.tw

3.南部航務中心:south@motcmpb.gov.tw

4.東部航務中心:east@motcmpb.gov.tw

5.下一停靠港為我國港口時，請通報該港航務中心，下一停靠港為非我國港口時，請通報船籍港航務中心。

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 A5-25

成果座談會照片 A5-30

成果座談會簽到表 A5-31

成果座談會公共意外責任險保險單及繳款證明 A5-35

110年度MSC及MEPC重要決議內國法化評估案-座談會簡報

葉德生
中華海員總工會/中國驗船中心法規組組長
中華民國111年3月30日

活動議程

時間	議程
13:30～14:00	報 到
14:00～14:10	航港局代表致詞
14:10～14:45	海事安全委員會(MSC)第102-104屆會議及海洋環境保護委員會(MEPC)第75-77屆會議決議案與通告內國法化評估結果 葉德生 中華海員總工會/中國驗船中心法規組組長
14:45～15:00	中場休息
15:00～15:20	摘要MEPC75-77及MSC102-104會議重點內容 葉德生 中華海員總工會/中國驗船中心法規組組長
15:20～16:30	綜合討論與總結
16:30～17:00	賦 歸

Agenda

- 背景
- 研究方法
- 具體研究成果
- 結論

背景：IMO介紹

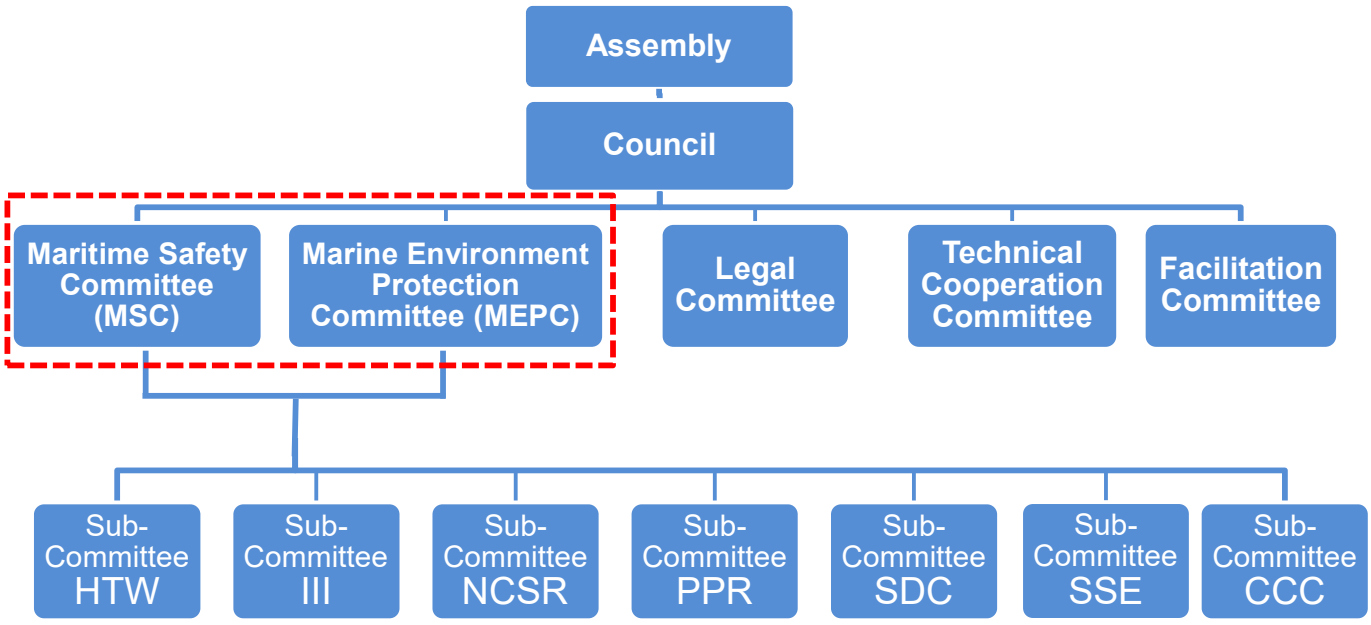
- 國際海事組織(IMO)：
  - ▶聯合國下屬機構，負責海上航行安全和防止船舶造成海洋污染
  - ▶架構分為大會、理事會、5個委員會以及7個次委員會





Source: www.imo.org

背景：IMO架構



背景：IMO會議產出

- 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

MEPC75產出數量	
決議案	4份
通告	10份

MEPC76產出數量	
決議案	12份
通告	10份

MEPC77產出數量	
決議案	3份
通告	8份

MSC102產出數量	
決議案	10份
通告	37份

MSC103產出數量	
決議案	9份
通告	13份

MSC104產出數量	
決議案	4份
通告	11份

研究方法：IMO其他海事資訊收集

- IMO相關會議
  - ▶有關IMO相關會議之開會資料以及國際公約規定，購買韓國船級社所開發之KR-con軟體以檢視過往國際公約相關修正案
  - ▶透過CR所註冊之IMODOCS帳號取得其他相關資訊
- 別國海事通告：
  - ▶香港、巴拿馬、澳洲等
- 認可組織之技術新聞以及通告：
  - ▶CR、ABS、DNV、LR、KR及ClassNK等

研究方法：決議案分析方式

- 基本資料：
  - ▶ 決議案/通告案號、中英文標題、適用船舶、影響對象、摘要內容
  - ▶ 類型(性質)判斷及生效日期：類型分為公約修正案、強制性章程修正案、建議性章程修正案、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、會議邀請函及通知等。
  - ▶ 翻譯需求：分為全文翻譯、摘要翻譯、無須翻譯。
  - ▶ 裁量事項：本案是否有主管機關須認可、解釋或裁定之項目。
  - ▶ 相關文件：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。
- 國內法現況說明：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，目前國內針對該內容是否已有相關法規或是案例。
- 國際航線與國內航線之建議做法與監管方式：
  - ▶ 影響評估(若建議修正法律、修正規則或公告採用時將進行影響評估)：
    - 若為國際公約之規定或強制性章程修正案：因該規範為統一之國際標準且其於國際上有統一之生效時程，故無須特別針對該規定之實施進行影響評估(因其為我國落實III Code精神之必要採納或落實之規定)。此外，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。
    - 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：其評估面向將分為：新造船舶、現成船舶以及該政策實施後對相關業者之影響。

研究方法：法制化位階與情況對照表-1

法制化形式	位階	使用該作法之情況說明	參考範例
修正船舶法或其他相關母法並訂定罰則	法律	針對具有裁罰必要性之事項，惟現行母法無授權依據或無其他適當採取之手段。適用於國際及國內航線船舶。	民國107年11月28日公告之船舶法第30-1條新增訂「我國安全營運與防止污染管理制度」，以與國際間之國際安全管理章程(ISM Code)接軌並另訂罰則。
修正船舶法子法(例如船舶設備規則)或其他相關子法	法規命令	依據現行母法授權架構下，因應實務調整規範事項、範圍或有諸多須統一、裁量之事項。適用於國際及國內航線船舶。	配合低硫燃油政策，修正商港港務管理規則第3條規定船舶進港時需提供查驗的文件、另以第20條第9款規定船舶豁免情況及船舶使用脫硫器等替代措施之情況。

研究方法：法制化位階與情況對照表-2

法制化形式	位階	使用該作法之情況說明	參考範例
公告採用	實質法規命令	配合國際公約修正案針對航行國際航線船舶之規定入法方式(例如：修正公約證書格式、修正公約文字之敘述)。目前主要適用於國際航線船舶。	交通部於民國105年11月17日公告採用「國際船舶極區水域營運章程」之決議案及增訂「極區船舶證書」。
發布通告(函或會議紀錄)	行政指導	決議案本身為建議性質或相關內容原則上已有執法依據或已公告採用，惟欠缺執行細節之指引或相關統一解釋。	配合低硫燃油有關廢氣清潔系統故障之處理程序(MEPC.1/Circ.883)，建立我國國輪廢氣清潔系統(EGCS)故障之處理流程圖，以供後續我國國輪船東、我國認可組織(RO)參考。

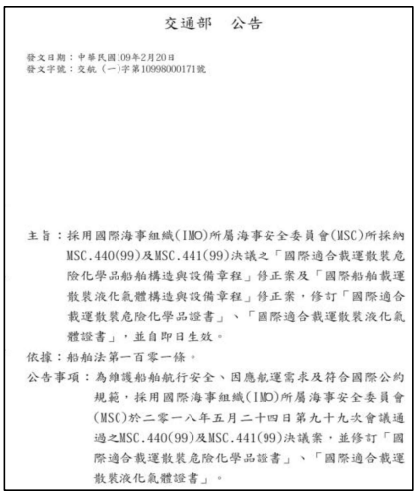
具體成果內容摘要

- MEPC75-77及MSC102-104決議案清單跟通告內國法化建議作法
  - ▶MEPC決議案、MEPC通告
  - ▶MSC決議案、MSC通告
- 摘要MEPC75-77及MSC102-104會議重點內容

MEPC75-77及MSC102-104決議案清單跟通告內國法化建議作法

SOLAS、MARPOL及相關章程修正案因應做法

- 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
- 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
- 依據商港法第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)，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
- 為利我國將相關IMO文件內國法化，建議以公告採用相關MSC及MEPC決議案及通告(包含公約修正案、統一解釋及準則等)，並適用於我國國際航線船舶



交通部　公告

發文日期：中華民國109年2月20日
發文字號：交航（一）字第10998000171號

主旨：採用國際海事組織（IMO）所屬海事安全委員會（MSC）所採納MSC.440(99)及MSC.441(99)決議之「國際適合載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程」修正案及「國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程」修正案，修訂「國際適合載運散裝危險化學品證書」、「國際適合載運散裝液化氣體證書」，並自即日生效。

依據：船舶法第一百零一條。

公告事項：為維護船舶航行安全、因應航運需求及符合國際公約規範，採用國際海事組織（IMO）所屬海事安全委員會（MSC）於二零一八年五月二十四日第九十九次會議通過之MSC.440(99)及MSC.441(99)決議案，並修訂「國際適合載運散裝危險化學品證書」、「國際適合載運散裝液化氣體證書」。

建議依船舶法公告採用之MEPC 75決議案通告(適用國際航線船舶)

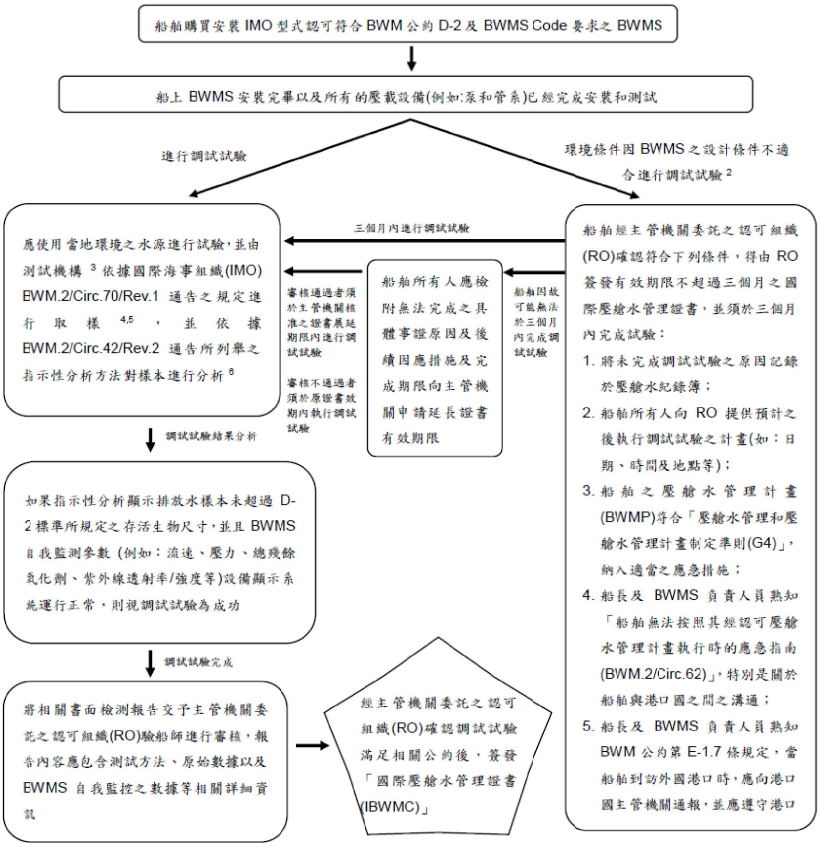
決議案號/通告案號	標題	建議生效日期	概要內容(詳細內容如附件2)	我國監管措施或要求	對於業者之影響
MEPC.324(75)	防止船舶污染國際公約附錄VI修正案	2022/4/1	1. 新增燃油取樣點設置之規定 2. 部分船種之EEDI第三階段(Phase 3)提前至2022年4月1日實施 3. 修正規則18以及附件VI之燃油樣品之取樣驗證程序	此內容屬於新船建造中或換證檢驗之項目，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得/換發相應之公約證書	此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致 備註：國內航線船舶依現行環保署源頭管制之方式處理
MEPC.1/Circ.889	2020年船上裝載欲使用之燃油或已裝載使用中燃油之船上取樣準則	自公告日	配合MEPC.324(75)之取樣準則	配合MEPC.324(75)執行	配合MEPC.324(75)執行

建議依船舶法公告採用之MEPC 75決議案通告(適用國際航線船舶)

決議案號/通告案號	標題	建議生效日期	概要內容(詳細內容如附件2)	我國監管措施或要求	對於業者之影響
MEPC.325(75)	船舶壓艙水及沉積物管理國際公約規則E-1及附件I之修正案	2022/6/1	新造船/現成船於初次安裝壓艙水管理系統(BWMS)時，須進行調試試驗以確保系統的運轉功能及效能正常	此內容屬於新船建造中檢驗或現成船加裝BWMS附加檢驗之項目，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得/換發相應之公約證書	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
BWM.2/Circ.42/Rev.2	2020年根據船舶壓艙水及沉積物管理國際公約及準則進行壓艙水取樣及分析試驗之指南(G2指南)	自公告日	配合MEPC.325(75)的取樣準則	配合MEPC.325(75)執行	配合MEPC.325(75)執行
BWM.2/Circ.70/Rev.1	2020年壓艙水管理系統之調試測試指南	自公告日	配合MEPC.325(75)的測試準則	配合MEPC.325(75)執行	配合MEPC.325(75)執行

壓艙水管理系統調試測試流程

- 關於壓艙水管理系統調試測試流程：
  - 參考新加坡(sc_no_9_of_2019)作法草擬我國國輪壓艙水管理系統調試試驗流程圖
  - 制定環境條件因壓艙水管理系統之設計條件不適合進行調試試驗時之因應措施，以及律定調試試驗應由取得主管機關委託之認可組織(RO)接受或認可之第三方測試機構執行。



建議依船舶法公告採用之MEPC 76-77決議案通告(適用國際航線船舶)

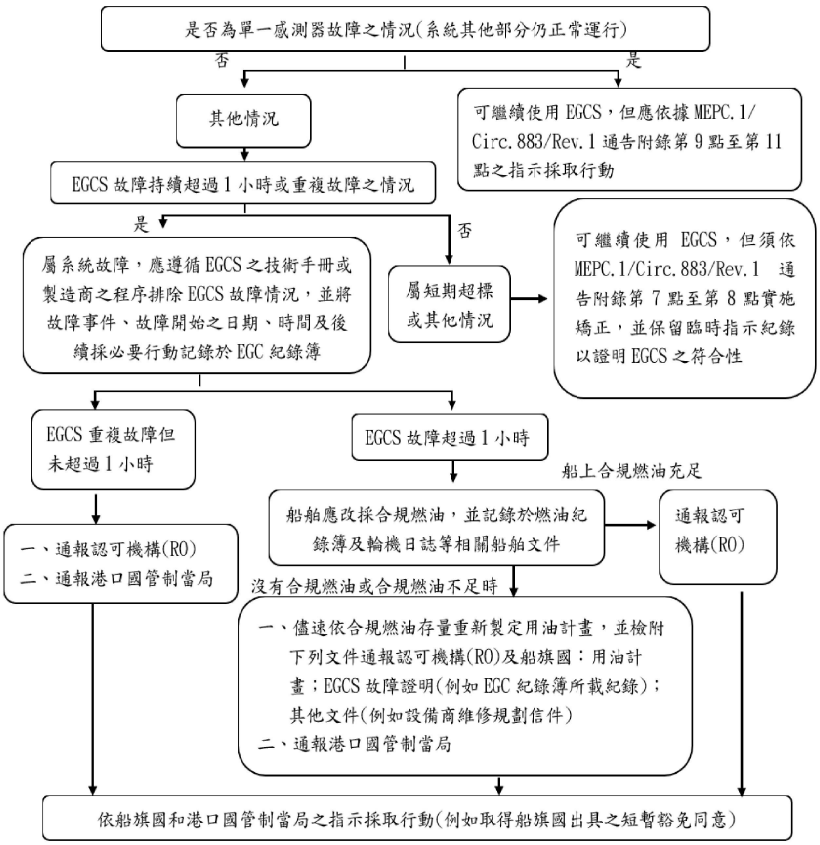
決議案號/通告案號	標題	建議生效日期	概要內容(詳細內容如附件2)	我國監管措施或要求	對於業者之影響
MEPC.328(76)	防止船舶污染國際公約附錄VI修正案	2022/11/1	1.新增EEXI與CII規定 2.新增無人無推進動力駁船(UNSP)免除檢驗發證規定	本次內容屬於新船建造中或換證檢驗之項目，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得/換發相應之公約證書	1.此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致 2.須因應EEXI跟CII規定評估船舶符合規定之方式
MEPC.330(76)	防止船舶污染國際公約附錄I及附錄IV修正案	2022/11/1	新增UNSP免除檢驗發證規定	同MEPC.328(76)	MEPC.328(76)
MEPC.335(76)	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	自公告日	有關使用EPL來符合EEXI時之規定準則以及越控時通報方法	RO作為我國國輪在越控(超限)使用儲備功率時之回報窗口；若發生緊急事故則請RO立即向航港局回報	同MEPC.328(76)
MEPC.1/Circ.892	無人無推進動力駁船豁免防止船舶污染國際公約部分檢驗發證準則	自公告日	同MEPC.330(76)	同MEPC.328(76)	同MEPC.330(76)

建議依船舶法公告採用之MEPC 76-77決議案通告(適用國際航線船舶)

決議案號/通告案號	標題	建議生效日期	概要內容(詳細內容如附件2)	我國監管措施或要求	對於業者之影響
MEPC.329(76)	防止船舶污染國際公約附錄I修正案	2022/11/1	於2024年7月1日以後，要求航行至北極水域(Arctic Waters)之船舶不得使用重質燃油	目前我國並無此種船舶，此屬於營運操作面，故回歸當地PSC	此修正案為統一之國際標準，但目前我國並無此種船舶
MEPC.331(76)	管制船舶有害防污系統國際公約修正案	2023/1/1	環丁烴(Cybutryne)納入為防污系統禁止使用之物質	1.新造船於初次檢驗確認 2.現成船若含有環丁烴將於2025年1月1日前換發AFS證書時驗證其需清除或以封閉層覆蓋時程	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。
MEPC.1/Circ.850/Rev.3	計算在惡劣海況下維持船舶機動性之最小推進動力準則	自公告日	計算適用EEDI船型之最小推進動力準則	由RO檢驗發證時確認	同上
MEPC.340(77)	2021年廢氣清潔系統準則	2022/6/1	新版廢氣清潔系統(EGCS)準則	由RO檢驗發證時確認	同上

我國國輪廢氣清潔系統(EGCS)故障之處理流程圖

本程序相關通報窗口如下：
(一)我國認可機構通報窗口：
cr.tp@crclass.org
(二)我國航政機關通報窗口及分工原則如下：
1.北部航務中心:north@motcmpb.gov.tw
2.中部航務中心:central@motcmpb.gov.tw
3.南部航務中心:south@motcmpb.gov.tw
4.東部航務中心:east@motcmpb.gov.tw
5.下一停靠港為我國港口時，請通報該港航務中心，下一停靠港為非我國港口時，請通報船籍港航務中心。



MEPC決議案及通告評估結果

- 本次總共評估47文件，建議公告採用13件
- 翻譯：
  - ▶MEPC75-77共計全文翻譯11份文件：MEPC.324(75)、MEPC.325(75)、MEPC.326(75)、MEPC.1Circ.889、BWM.2/Circ.70/Rev.1、MEPC.328(76)、MEPC.329(76)、MEPC.330(76)、MEPC.331(76)、MEPC.335(76)、MEPC.1/Circ.892
  - ▶所有文件皆有摘要翻譯以供後續評估
- 其餘MEPC決議案與通告將以函頒提供給相關單位參考

建議依船舶法公告採用之MSC 102決議案通告(適用國際航線船舶)

決議案號/通告案號	標題	建議生效日期	概要內容(詳細內容如附件2)	我國監管措施或要求	對於業者之影響
MSC.474(102)	海上人命安全國際公約(SOLAS)修正案	2024/1/1	1.新增繫泊設備(包括纜繩)維護規定 2.修正II-1章有關水密完整性與破損穩度規定	修正內容屬新船建造中檢驗或現成船改裝之要求者，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書	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
MSC.1/Circ.1175/Rev.1	經修訂之船舶拖曳及繫泊設備指南	2024/1/1	船舶拖曳及繫泊設備指南	配合MSC.474(102)	配合MSC.474(102)
MSC.1/Circ.1619	用於繫泊布置設計和挑選安全繫泊之適當繫泊設備及艤裝件之準則	自公告日	用於繫泊布置設計和挑選安全繫泊之適當繫泊設備及艤裝件之準則	配合MSC.474(102)	配合MSC.474(102)
MSC.1/Circ.1620	繫泊設備(包括纜繩)之檢查和維護準則	自公告日	繫泊設備(包括纜繩)之檢查和維護準則	配合MSC.474(102)	配合MSC.474(102)

建議依船舶法公告採用之MSC 102決議案通告(適用國際航線船舶)

決議案號/通告案號	標題	建議生效日期	概要內容(詳細內容如附件2)	我國監管措施或要求	對於業者之影響
MSC.475(102)	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案	2024/1/1	1. 新增部分空間須裝設固定式滅火系統之要求 2. 修正燃油櫃及壓力容器銲接程序中拉伸測試規定	修正內容屬新船建造中檢驗或現成船改裝之要求者，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書	此修正案為統一之國際標準，但目前我國並無此種船舶
MSC.476(102)	國際載運散裝液化氣體船舶構造與設備章程修正案	2024/1/1	修正貨油櫃及壓力容器銲接程序之拉伸測試規定	同上	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
MSC.479(102)	經修訂之駛上駛下船運輸道路車輛繫固布置準則	自公告日	CSS Code	由RO檢驗發證時確認	同上

建議依船舶法公告採用之MSC 102決議案通告(適用國際航線船舶)

決議案號/通告案號	標題	建議生效日期	概要內容(詳細內容如附件2)	我國監管措施或要求	對於業者之影響
MSC.477(102)	國際海運危險品章程修正案	2022/6/1	全文修正(詳附件2)	1.適載文件依據船舶法34條控管 2.依據船舶法第28-3條以及船舶危險品裝載規則第115-2條，將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	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
MSC.480(102)	船載日本區域衛星導航系統(QZSS)接收設備性能標準	2024/1/1	QZSS接收設備標準	此為建造中或臨時檢驗(更換設備)之檢查項目，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。	此為統一之國際標準，但目前我國並無此種船舶
MSC.481(102)	經修訂之有關救生設備使用和安裝反光材料建議案	自公告日	救生設備使用和安裝反光材料建議案	同上	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
MSC.62(67)/REV.1	經修訂之液貨船船艏安全通道準則	自公告日	液貨船船艏安全通道準則	同上	同上

建議依船舶法公告採用之MSC 102決議案通告(適用國際航線船舶)

決議案號/通告案號	標題	建議生效日期	概要內容(詳細內容如附件2)	我國監管措施或要求	對於業者之影響
MSC.1/Circ.1430/Rev.2	經修訂之駛上駛下空間及特種空間之固定式水基滅火系統之設計與認可準則	自公告日	安裝在駛上駛下空間及特種空間之固定式水基滅火系統，使用該準則進行認可，並建議額外採用FSS CODE	此為新船建造中檢驗或臨時檢驗(新安裝固定式水基滅火系統)之查核項目，爰未符合相關要求者將無法取得公約證書	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
MSC.1/Circ.1623	貨物裝載及繫固安全實踐章程修正案	自公告日	半標準化與非標準化貨物保護布置之效率評估方法	除載運散裝固體/液體貨物外，船上之貨物需依經主管機關或RO認可之貨繫固手冊進行載運及繫固，未依據相關要求制定貨物繫固手冊將無法取得主管機關或RO之認可	同上
MSC.1/Circ.1624	載運木材甲板貨物之安全操作章程修正案	自公告日	將加速度及外力之影響引入CSS Code進行規範，並針對載重噸6000之船舶，其載運圓木甲板貨物時之相關計算範例進行修正	適用本章程之船舶，應符合該章程規定並向航政機關申請檢查合格，爰未符合該章程規定者則無法取得相對應之證書	同上

建議依船舶法公告採用之MSC 103決議案通告(適用國際航線船舶)

決議案號/通告案號	標題	建議生效日期	概要內容(詳細內容如附件2)	我國監管措施或要求	對於業者之影響
MSC.482(103)	海上人命安全國際公約(SOLAS)修正案	2024/1/1	1.在2024年1月1日以後建造者應在每一裝載乾貨之貨艙中安裝水位探測器， 2.總噸位20,000以上之貨船，其救生艇應能在靜水船速5節時下水。僅適用吊架式救生艇→此內容建議依據MSC.8/Circ.2提早實施	因本次修正內容皆屬於新船建造中檢驗之項目(以及現成船換裝救生艇時)，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書	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 本案可提前實施部分為刪去對於新造船自由降落下水式救生艇之下水試驗要求(對現有船舶並無影響)，目的為減少測試時之危險性，故實務上對於船舶所有人並無額外影響
MSC.485(103)	國際救生設備章程修正案	2024/1/1	同MSC.482(103)第2點	同MSC.482(103)	同MSC.482(103)
MSC.488(103)	經修訂之救生設備測試建議案	自公告日	1.修正對於充氣式救生筏之額外測試要求 2.同MSC.482(103)第2點	同MSC.482(103)	同MSC.482(103)

決議案號/通告案號	標題	建議生效日期	概要內容(詳細內容如附件2)	我國監管措施或要求	對於業者之影響
MSC.483(103)	國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程修正案	2023/1/1	修正船齡未超過5年雙船殼油輪之換證檢驗範圍，修正後僅需針對可疑區域進行檢驗	此為換證檢驗查核項目，故不符合者將無法換證	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
MSC.484(103)	國際消防安全系統章程修正案	2024/1/1	FSS Code第9章，新增2.1.8段有關貨船以及客船陽臺之火災偵測系統隔離要求	此為建造中檢驗查核項目，故不符合者將無法完成初次檢驗取得證書	同上
MSC.1/Circ.1578	使用救生艇安全棄船演習準則	自公告日	使用救生艇安全棄船演習準則	將於定期檢驗時查驗紀錄	須配合國際趨勢加強棄船演習
MSC.1/Circ.1318/Rev.1	經修訂之固定式二氧化碳滅火系統維護和檢查準則	自公告日	修正有關二氧化碳鋼瓶之水壓試驗要求，二氧化碳鋼瓶總數的10%仍應在10年檢查時進行測試，但20年檢查時須對所有尚未測試之二氧化碳鋼瓶(90%)進行測試。此後，所有的二氧化碳鋼瓶(100%)都應在每次10年檢查時進行測試	將於定期檢驗時查驗紀錄	須配合國際趨勢加強二氧化碳滅火系統維護和檢查要求

建議依船舶法公告採用之MSC 104決議案通告(適用國際航線船舶)

決議案號/通告案號	標題	建議生效日期	概要內容(詳細內容如附件2)	我國監管措施或要求	對於業者之影響
MSC.491(104)	1966年載重線國際公約1988 議定書修正案	2024/1/1	文字修正(以與SOLAS以及MSC.1/Circ.1572/Rev.1類似處敘述相同，協調一致性說明)	無實質影響。	無實質影響。
MSC.492(104)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程修正案	2024/1/1	同上	同上	同上
MSC.493(104)	簡式航行資料紀錄器之性能標準(MSC.163(78)及其修正案)之修正案	2022/7/1	2022年7月1日以後安裝在船上的S-VDR，其自浮式保護容器應符合EPIRB的最新性能標準(MSC.471(101))	此為新裝設備檢驗查核項目，故不符合者將無法完成初次檢驗取得證書	此性能標準為統一之國際標準，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。
MSC.494(104)	航行資料紀錄器之性能標準(MSC.333(90)決議案)之修正案	2022/7/1	2022年7月1日以後安裝在船上的VDR，其自浮式保護容器應符合EPIRB的最新性能標準(MSC.471(101))	同上	同上

MSC決議案及通告評估結果

- 本次總共評估84文件，建議公告採用25件
- 翻譯：
  - ▶MSC102-104共計全文翻譯15份文件：MSC.474(102)、MSC.475(102)、MSC.476(102)、MSC.478(102)、MSC.481(102)、MSC.62(67)/rev1、MSC.1-Circ.1578、MSC.1/Circ. 1619、MSC.1/Circ.1620、MSC.482(103)、MSC.484(103)、MSC.485(103)、MSC.486(103)、MSC.487(103)、MSC.488(103)
  - ▶所有文件皆有摘要翻譯以供後續評估
- 其餘MSC決議案與通告將以函頒提供給相關單位參考

MEPC75-77及MSC102-104產出與我國其他單位有關者

議題名稱	相關單位	相關文件編號	主要討論內容
低硫燃油相關議題	經濟部、環保署	MEPC.324(75)、MEPC.1/Circ.889、MEPC.326(75)	因MEPC.324(75)加裝燃油取樣點之規定是為驗證船上所用之燃油硫含量是否合規，但因環保署已採用國內販賣或使用燃油源頭管制，故針對國內航線較無必要特別裝設指定之取樣點而可用現行船上既有之取樣點即可(因我國已採用較嚴苛之油品輸入源頭管制，故於精神面上已符合公約需求且環保署亦訂有相關裁處方式)，建議可提供MEPC.324(75)以及MEPC.1/Circ.889新版之取樣程序提供給環保署參考。 建議將MEPC.326(75)(2020年全球平均船用燃油供應之硫含量監控準則)提供環保署、經濟部參考
船舶碳排放能源效率標準以及降低船舶溫室氣體排放議題	經濟部、環保署	MEPC.324(75) MEPC.327(75)	有關MEPC.324(75)規則20、21所關船舶能效規定：考量我國國情狀況建議以電子郵件之方式回報EEDI數值給IMO。並將相關資訊同步提供給經濟部以及環保署知悉。 建議提供MEPC.327(75)決議案資訊給經濟部、環保署參考。
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以及修訂丙烯酸甲酯及甲基丙烯酸甲酯之載運要求	環保署與毒物及化學物質局、認可組織(RO)、造船技師及造船公會	MEPC.2/Circ.26 MEPC.2/Circ.27 PPR.1/Circ.9	提供相關準則資訊給環保署與毒物及化學物質局、認可組織(RO)、造船技師及造船公會參考。
安全、防污以及回報之國家聯絡點	海委會	MSC-MEPC.6/Circ.20	建議可提供該資料給海委會參考
MEPC.1/Circ.884/Rev.1通告中新增燃油供應許可證之範本	經濟部、環保署	MEPC.1/Circ.884/Rev.1	建議可提將資料提供予經濟部、環保署參考(本次修正制訂燃油供應許可證之範本(Indicative Example of License for Fuel Oil Supply (Bunkering))

MEPC75-77及MSC102-104產出與我國其他單位有關者

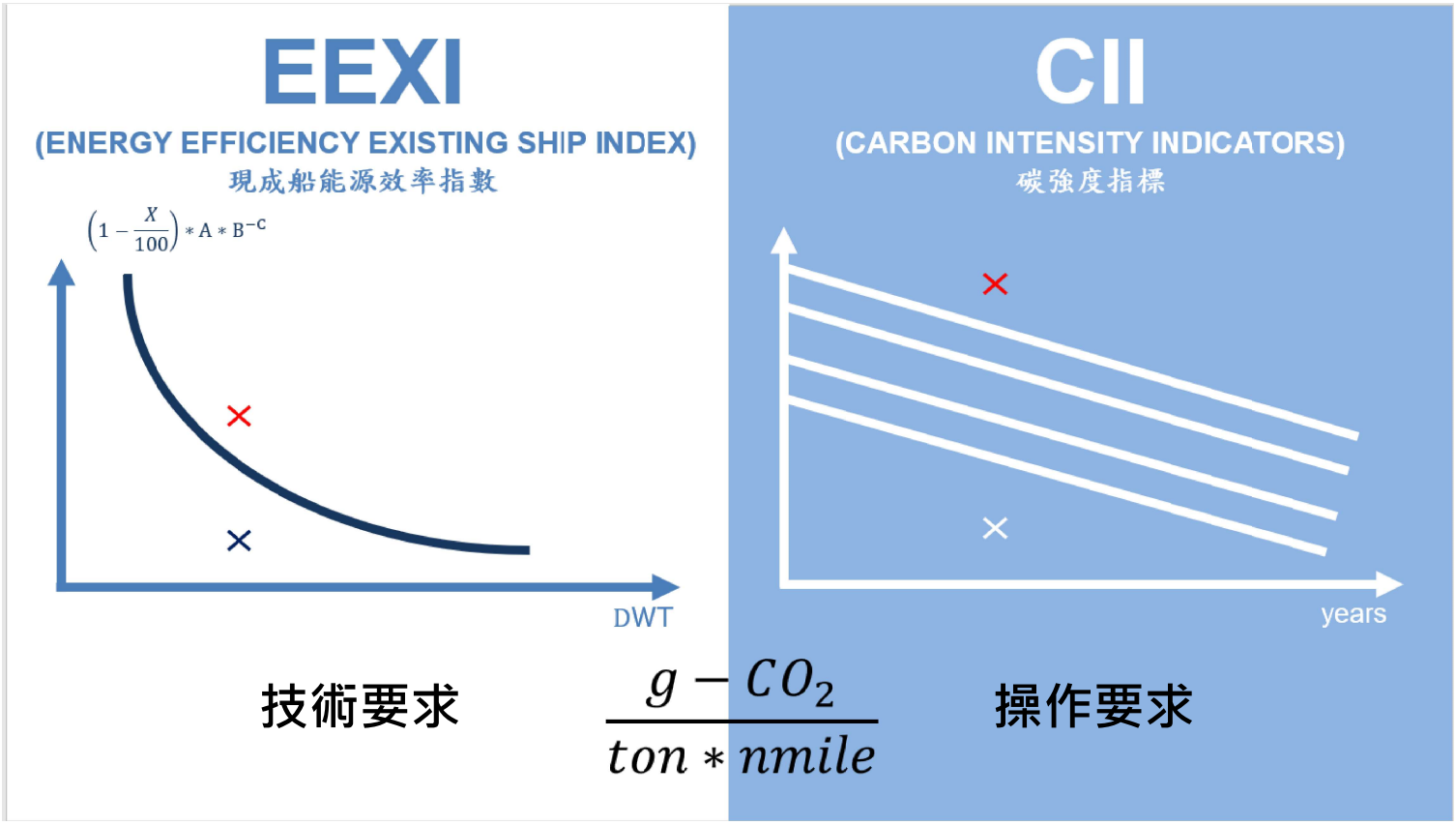
議題名稱	相關單位	相關文件編號	主要討論內容
海洋塑膠廢棄物議題	港務公司、環保署及、海委會、經濟部工業港管理小組(和平港及麥寮港)、台灣中油(深澳港、永安港)以及台電(興達港、林口)專用港或專用碼頭參考。	MEPC.1/Circ.893 MEPC.1/Circ.894 MEPC.341(77)	提供該資訊給港務公司、環保署及、海委會、經濟部工業港管理小組(和平港及麥寮港)、台灣中油(深澳港、永安港)以及台電(興達港、林口)專用港或專用碼頭參考。
IMO港口拖船實用指南(Tug Use In Port – A Practical Guide)第四版資訊	港務公司	MSC.1/Circ.1101/Rev.3	提供該資訊給其參考。
海上自主水面船舶之法規盤點適用結果	資策會	MSC.1/Circ.1638	提供該資訊給其參考。
修訂之國際航空暨海事搜索與救助(IMASAR)手冊	海巡署	MSC.1/Circ.1640	建議提供該資訊給其參考(我國海巡署之相關搜救計畫及訓練亦有參考該手冊。)
船長24公尺以上之漁船航行至極區水域之安全措施準則	漁業署	MSC.1/Circ.1641	提供該資訊給其參考(備註：此為建議性文件，我國若有航行極區之漁船則建議可參考該文件研議提升安全性之必要)。
管制船舶有害防污系統國際公約修正案(將環丁烴(Cybutryne)納入為防污系統禁止使用之物質)	海保署及環保署	MEPC.331(76)	該公約規定原則上適用於所有船舶(但檢驗發證僅適用國際航線船舶)，建議將相關資訊提供予海保署及環保署
船上網路保全準則	臺灣港務股份有限公司	MSC.1/Circ.1639	提供該資訊給其參考。
船上安裝和使用VHF無線電通信設備之有效期限及銥衛星的臨時服務手冊	國家通訊委員會(NCC)	MSC.1/Circ.1460/Rev.3 MSC.1/Circ.1613/Rev.1	提供該資訊給其參考。

中場休息

摘要MEPC75-77及MSC102-104會議重點內容

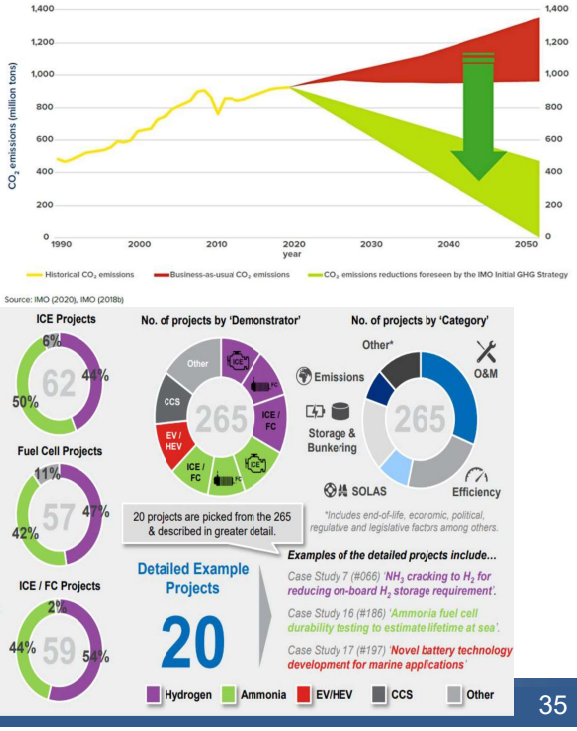
降低船舶溫室氣體排放之議題

- MEPC75、MEPC76會議：
  - 為有效落實2030年船舶減碳40%之目標，國際海事組織(IMO)於2021年6月10-17日所舉行之MEPC 76會議中採納「現成船能源效率指數(EEXI)」以及「碳強度指標(CII)」兩項新規定，將自2023年1月1日起正式實施。
  - EEXI將對所有適用能源效率設計指數(EEDI)船型之船舶實施相當於「EEDI Phase 2或Phase 3之要求(依船型而定)」，無論船舶建造年份，於2023年1月1日以後的第一次IAPP法定檢驗前，須對其進行EEXI驗證並換發國際能源效率證書(IEEC)，現有船舶可能須限制主機最大出力或改裝節能裝置，才得以符合EEXI的要求。
  - 碳強度指標將要求總噸位5,000以上且適用EEDI船型之船舶，自2023年1月1日起，每年須計算並回報其年度CII值，並每年進行評等，等級按優劣分為A級到E級。若連續三年落入D級或有一年落入E級，則須制訂矯正計畫並取得認可組織(RO)之認可。此外，隨後每一年該等級閾值將因折減係數(Z)而越來越嚴格，相對於2019年之參考線相比，2023年時折減係數為5%，而隨後每年再加嚴2%至2026年(故2026年與2019年之數據相比其折減係數將為11%)。



降低船舶溫室氣體排放之議題

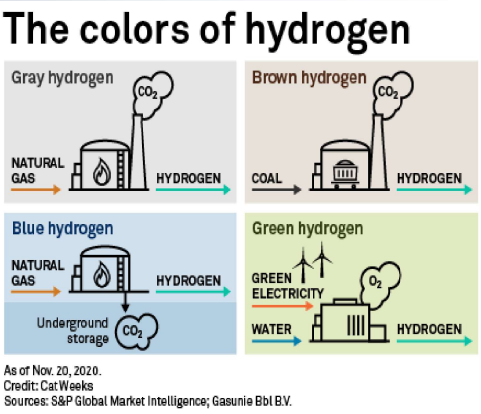
- MEPC77會議：
  - 航運溫室氣體減排戰略及2050年減排目標：MEPC77同意加嚴IMO原先所定之2050年減排目標，於6月舉行之MEPC 78提交具體建議報告，並預計於2023年春天舉行之MEPC 80採納新修正之IMO降低船舶溫室氣體排放之戰略
  - 國際海事研究與發展委員會及其基金：有關設置「國際海事研究與發展委員會(IMRB)及其基金(IMRF)」與「建立市場機制措施(即徵收溫室氣體排放稅)」之議題在會議上展開密集討論。經與會單位交換相關意見後，雖然IMRB及IMRF之概念已獲得大多數會員國支持，但就其後續詳細之工作目標、基金具體運作方式以及資訊分享之方式，需再交由2022年5月16至20日(暫定時間)舉行第12屆之溫室氣體減排會間工作組討論

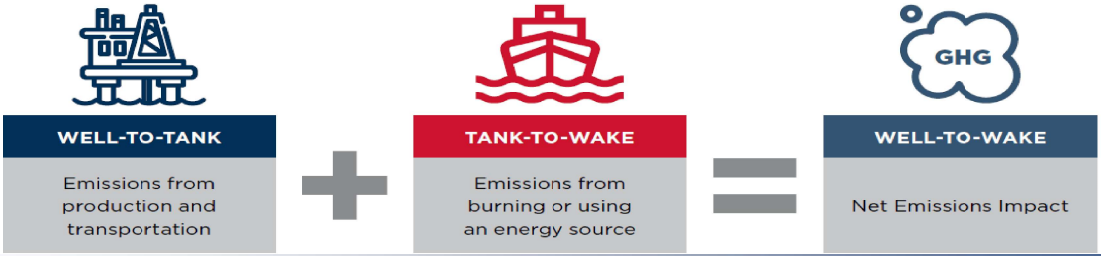


降低船舶溫室氣體排放之議題

船用燃料的生命週期分析(LCA)準則(lifecycle GHG and carbon intensity guidelines for maritime fuels)：

- 未來除考慮燃料於船上燃燒之能效(TtW)、亦將考慮其產出方式(WtT)時所產生之溫室氣體
- IMO考慮將針對各種燃料上游的碳排放，給定適當計算預設值，以做為計算整個船用燃料的GHG排放值





降低海洋塑膠垃圾議題



- 背景：雖MARPOL附錄V已基本上禁止丟棄塑膠到海中，但仍有意外或其他因素造成海洋塑膠垃圾影響海洋環境，故MEPC 持續討論本議題。
- MEPC 76產出：批准了兩項關於海洋塑膠垃圾的通告：
  - 關於在港口和碼頭提供足夠的設施以接收來自船舶的塑膠垃圾之通告；
  - 關於分享海洋垃圾研究結果和鼓勵進行研究以更加瞭解船舶塑膠微粒之通告。
- MEPC77產出：採納MEPC.341(77)決議案有關解決船舶造成之海洋塑膠垃圾之戰略：
  - 短期措施包含通知IMO成員國：從其註冊之漁船上收集有關漁具意外丟失之資訊；考慮將MARPOL附錄V有關垃圾紀錄簿之規定適用於總噸位100以上之船舶；考慮建立一個強制性的貨櫃丟失申報系統以及在船上方便識別損失確切數量之方法、鼓勵成員國在港口和碼頭提供足夠的垃圾接收設施等。
  - 中期措施包含：與聯合國糧食及農業組織(FAO)合作考慮於MARPOL附錄V強制漁具標示船舶之IMO編號；與糧農組織合作以鼓勵漁船回收廢棄漁具並將其運送到港口接收設施；提高港口收受設施和處理減少海洋塑料垃圾的有效性等。
  - 長期措施包含：考慮在開普敦協定生效後對所有長度24公尺以上之漁船強制執行IMO船舶識別號碼計畫，並鼓勵簽署開普敦協定。

海上自主水面船舶(MASS)議題-1

- 2017年MSC98 ：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，分成以下等級)
- 2018年MSC 99：進一步規劃MASS相關法制的盤點
- 2019年MSC101：提出MASS分級定義與實驗暫行指南MSC.1/Circ.1604
- 2021年MSC103：界定海事公約盤點範疇

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(MASS)議題-2

- IMO盤點工作是由MSC內部的技術人員組成「海上自主水面船舶專門工作小組（MASS Working Group）」與各成員國共同執行。其主要目的是評估現行MASS相關技術發展，是否/如何適用於現行IMO之公約、決議與規則，面向包括海上航行之安全、碰撞、裝載、穩度、船員和漁民培訓、搜救、噸位丈量、安全貨櫃和特殊貿易客船儀器等。
- MSC.1/Circ.1638盤點各海事公約與規範，檢視其對MASS適用性與有無需調修之需求後，針對MASS之相關議題，IMO後續預計處理項目如下：
  - 船長、船員或負責人適用於 MASS 等定義與內涵；特別是遠端遙控船舶與全自動船舶之人員定義。
  - 遠端控制中心規格：MASS 可由遠端控制中心操作，因此需要解決遠程控制中心相關監測功能和操作要求 。
  - 遠端操作員作為船員：遠端操作員認定為船員的可能性為許多議題之共同主題。遠端操作員作為船員的資格、責任和作用是需要解決的問題之一。
  - 定義與術語：應重新考慮相關規範術語及ISO提供有關新標準的資訊，以及需納入之新的名詞與定義 。
  - 考慮制定MASS專門規範(MASS Code)。

海上自主水面船舶(MASS)議題-3

- MSC 104產出：
  - 在MSC 2022-2023 雙年度議程和第 105 屆MSC的臨時議程中納入一項關於 “制定關於海上自主水面船舶(MASS)的目標型文書” 的新產出，目標完成日期為 2025 年
  - 同意最終目標是制定一項解決海上自主水面船舶操作的強制性文書
  - 同意在MSC 105上再次成立海上自主水面船舶工作組，以啟動新產出的工作，包括制定路線圖

Table 1: Addressing MASS operations in IMO instruments under the remit of the MSC (MSC.1/Circ.1638, annex, table 6)

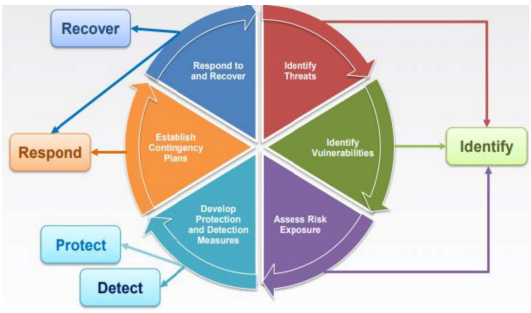
Issue	Planned activities and result
Consideration of a holistic approach to MASS operations in IMO instruments	
Development of a goal-based MASS instrument	*Consideration on how to develop a new MASS instrument and draft amendments to the applicable instruments through which it can be made mandatory*
Definition of MASS	*Consideration on need to revise definition and/or degrees and if revision is deemed necessary, agreeing on the definition and/or degrees*
Terminology for MASS operations in the IMO regulatory framework	*Consideration on need of supplementing terminology, and if deemed necessary, agreeing on such terminology*
High-priority common gaps and themes in relation to MASS operations and IMOs regulatory framework: - Meaning of master, crew or responsible person - Remote control station/centre - Remote operator designated as seafarer	*Consideration of the high-priority common gaps and themes*
Non mandatory instruments	*Consideration of the development of guidelines for MASS operations such as guidelines for installation and guidelines for system application*



加強海上保全措施-船舶和港口的網路風險管理議題(網路風險管理)

- MSC 103：
  - 同意將業界所制定之「船舶網路安全準則」第四版作為MSC之通告發布，並同意參考IACS「關於資安強韌性之建議（Recommendation on cyber resilience, 166）」更新「海事網路風險管理準則(MSC-FAL.1/Circ.3)」，但需再經由IMO便利委員會(Facilitation Committee, FAL)同時批准。
- MSC 104：
  - 在COVID-19大流行之後，船舶及港口設施受到網路威脅的活動增加
  - IMO鼓勵各航商通過安全管理系統(SMS)解決網路安全的議題，後續將會就其技術細節進一步的與各會員國討論，使得在大數據時代，能有安全的資訊環境





Figures source： https://maritimecyprus.com/2016/05/25/imo-maritime-cyber-risk-management-guidelines/

國內渡輪安全

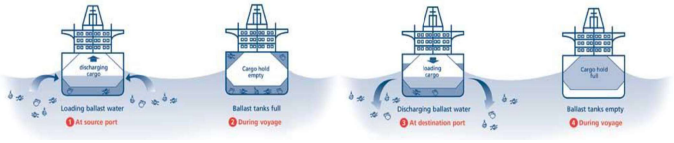
- 背景：由於大陸向MSC遞交MSC 100/19/6文件，分析各成員國近年國內渡輪事故的統計分析，提出了改善國內客船安全的措施。同時也向MSC建議就國內渡輪安全的各種因素進行全面梳理研究，並針對法規比較不成熟的國家提供技術指導。該提案內容主要提議各會員國更加密切合作，建議IMO採取以下行動：
  - 對影響渡輪安全的因素進行全面研究，並制定涵蓋以下要素之渡輪安全指南：惡劣天氣下之警告系統；風險評估和風險控制措施；客貨（車輛）管理；渡輪防火；船員能力；和群眾安全意識。
  - 提供技術指導以協助會員國發展其各國之國內渡輪安全規定制度(特別針對於落實其規定之量能)；
  - 優先考慮加強渡輪安全的技術合作項目；
  - 制定計劃，促進能力建設項目和發展適當的示範課程；
  - 從過往重複之案例中獲得渡輪安全之管理經驗並進行分析；和
  - 定期舉辦渡輪安全研討會。



- MSC 103：針對國內渡輪安全之議題，審議了規則範本、實施準則和培訓計畫之草案，依據IMO之規劃，因各國渡輪安全之管理屬於該會員國之權限，故將會是建議性質之文件。
- MSC 104：已完善相關內容，本規則採用目標導向的框架性說明，其納入國內法是自願或建議性的，各國可以依國內情況彈性調整這些規則

國際船舶壓艙水及沉積物管理(BWM) 公約統一解釋

調試試驗適用對象統一解釋：



- 背景：依MEPC.325(75)修正之BWM公約，2022.6.1以後新造/現成船初次安裝壓艙水處理設備(BWMS)者，須進行調試試驗(Commissioning Testing)確保系統運轉功能及效能正常
- (BWM.2/Circ.66/Rev.2)統一解釋：適用時程係基於BWMS安裝後之檢驗完成日，即適用2022.6.1以後完成初次檢驗或附加檢驗之BWMS應進行該試驗。若為2022.6.1前完成檢驗者，則依船旗國主管機關個別規定
(註：提前實施之船旗國包含：Australia、Cyprus、Singapore、Greece、India、Bahamas(建議性)、Panama(建議性)、Liberia(建議性))。→我國目前建議不提前適用



- 補充：MEPC後續會討論若港口水質條件無法使BWMS有效運作時之應急措施

Figures source:https://m.facebook.com/SGS/photos/a.1412684922124678/3448146158578534/?type=3&source=54/ https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/lloydrsquos-register-to-only-accept-commissioning-testing-of-bwms-done-by-an-approved-service-supplier-61074

工業人員章程(Industrial Personnel (IP) Code)方向與進度

- 背景：因近海能源裝置等有運送超過12名工業人員(IP)需求，其無法落於客船、貨船分類，IMO於2016年擬定短期與長期措施：
  - ▶ 短期：符合2008年特種用途船舶安全章程(SPS Code)，可依MSC.418(97)載運超過12名IP，無須將其視為乘客
  - ▶ 長期：新增制定SOLAS第XV章以及工業人員章程(IP Code)



- Outcome of MSC 103 & MSC 104 & SDC 8 & HTW 8：
  - ▶ 已完成SOLAS第XV章及IP Code草案送MSC105批准，預計2024.7.1生效
  - ▶ 後續會修正SPS Code或出解釋文件以明確IP跟SP適用規定之區別
  - ▶ 目前客船載運IP無額外規定(但未來可能會新增，例如人員轉移規定)
  - ▶ 就高速船而言，IP Code僅適用於2000年HSC Code之高速船(全船人數限制60人)且不得設有臥鋪(IP過夜議題IMO將於下一階段再研議)
  - ▶ IP Code所要求之人員轉移設備故障，其不應被視為船舶被留置原因
  - ▶ IP Code草案目前並無納入船員人群管理培訓規定



Figures source: SOV on contract with Ørsted AS (former DONG energy). Image courtesy of Salt Ship Design

全球海上遇險與安全系統(GMDSS)現代化

- GMDSS現代化摘要：
  - A3水域修正定義為：該船所使用之認可之移動衛星服務範圍(recognized mobile satellite service)，而該範圍以外的則為A4水域：
    - 故若仍使用Inmarsat ，則A3範圍跟現行相同；
    - 若使用Iridium，則A3涵蓋全球(現行的A3 and A4) ；
    - 若使用區域衛星，則A3就是該區域衛星的範圍。
  - 因應服務供應商數量擴大，法規上將採用更通用性敘述而非綁定設備名稱(例如現行接受海事安全訊息(MSI)的NAVTEX跟EGC，將會採用更通用之敘述)
  - 將整合所有無線電通訊設備至SOLAS第IV章(例如現行SOLAS第III章所要求的AIS-SART將移至第IV章)
  - 更新相關無線電設備性能標準
- MSC105預計採納上述修正案(MSC 105/3)，以修正海上人命安全國際公約(SOLAS)、高速船安全章程(HSC Code)

結論

- 資料收集：
  - 第102-104次海事安全委員會（MSC）及第75-77次海洋環境保護委員會（MEPC）頒布所有IMO公約、決議案與通告。
  - 其他海事國家、地區及船級社因應IMO會議決議之應處方式及所發出之相關通告
- 具體成果
  - 完成MEPC75-77、MSC102-104相關決議案與通告之因應作為及建議
  - 完成建議公告採用之相關決議案、統一解釋及準則項目，以利內國法化及法制化，並提供重要文件之全文翻譯中文稿(共計26份文件)(附件3)
  - 摘要MEPC75-77 、 MSC102-104相關會議重點以利航運業界因應

謝謝聆聽

綜合討論與總結

「110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案座談會」

會議意見與回應

壹、 會議時間：111 年 03 月 30 日(星期三)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：劉組長嘉洪

肆、 出席人員：詳會議簽到單

伍、 主辦單位報告：略

陸、 中華海員總工會報告：略

柒、 綜合討論

意見	廠商(中華海員總工會)現場回應說明
一、四維航業股份有限公司 林暐傑 襄理	
(一)、感謝廠商報告，由於近年來除 IMO 國際公約及船旗國規定以外，市場上猶如歐盟(EU)的 EUMRV 以及 EUSRR，美國海岸巡防隊(USCG)對於壓艙水(BWM)之相關要求，皆屬於航運市場之港口國規定，因此建議未來可以考慮增加相關港口國規定相關資訊，提供給航商參考。	(一)、謝謝指教，後續會考量納入研究內容，研擬如何建立相關市場、區域型經濟體規定方面之情況與資訊。 但以船旗國之角度，港口國相關要求並非我國監管國輪之規定，因此較難在內國法化中體現，但未來有機會可將相關規定以其他航運資訊之方式提供各界參考。
(二)、目前國際情勢關係，在過去十年內造船廠量能萎縮，船舶汰舊換新趕不及 EEXI 及 CII 之相關規定，再加上目前 IMO 開會效率較低，擔心後續是否會有規定上的變化，因此想請問目前我國針對 IMO 國際公約有關 EEXI 跟 CII 內國法化之期程，是否有考慮納入觀察期？	(二)、針對溫室氣體排放之規定(EEXI、CII)，IMO 是以務實角度研擬相關要求，但仍有一戰略目標(2050 年與 2008 年比降低 70%)，且目前有外國航商認為現行執行之規定上仍可加嚴，因此後續有關減碳之相關規定恐會日趨嚴格。 就內國法化的角度切入，EEXI 跟 CII 之規定已將於今年 11 月生效納入 MARPOL 公約中，故落實該規定為 IMO 每一締約國之責任，且即便我國未納入相關規定，將來國籍船舶抵達其他國家之港口時仍會受到檢
(三)、有關於降低溫室氣體排放議題(EEXI 以及 CII)，在實務上目前航商最有效益的做法就是對主機進行限制出力，但許多船舶(尤其是散裝貨船)主機限制比例可能高達 60%，將可能影響	

船舶航行安全，尤其是遇到惡劣海況，然而目前 IMO 尚未有有效解決該狀況之說明，就船東立場認為該規定目前尚未成熟，故實施該規定是否反而會造成航安之疑慮？	查，而未符合該規定者將有被留置風險。 (三)、感謝提供意見，目前就法規面而言，因限制主機出力所造成之安全疑慮，IMO 已發布相關準則敘明在緊急情況(例如遇到海盜、惡劣海況)可進行主機之越控操作，但須回報主管機關或其委託之驗船機構，並主管機關將每年向 IMO 回報執行越控之統計資料。 而在實務上，目前在國際上主要是對於主機之日常操作進行限制，這部分較難與國際做法相左，若未依照 IMO 目前之要求執行主機降速等措施，將可能影響到 CII 數值，使得船舶獲得較低之評級。
二、德翔海運股份有限公司 海技組 余劍順船長	
(一)、有關於二氧化碳鋼瓶檢驗，依據目前實務經驗，在香港進行船舶塢修時，配合之廠商在為期 30 天的修繕期間內僅可完成 100 多瓶鋼瓶之測試，對於貨櫃船而言，船上動輒配備有 200 瓶以上數量之鋼瓶，雖目前我國並未立法管制，但後續當 IMO 相關規定正式生效以後，是否會與相關廠商研擬配套措施？ (二)、有關於壓艙水管理系統調試試驗，目前是否對於現成船有相關規定?相關測試廠商是否為航商自行尋找? (三)、因應 CSS Code 之規定，船舶跑不同航線會有不同載運上限之規定，同一艘船認證航行澳洲線，其核定可乘載之貨物原	(一)、依未來 IMO 之規定，會修改為 20 年內要對於所有鋼瓶進行測試，應是 IMO 研究發現有相關需求，而該規定係要求在 20 年內對於所有鋼瓶進行測試檢查完成即可而非於單次修繕期間，故實務上可以採取分批檢測之方式來達成該要求。 (二)、有關壓艙水管理系統(BWMS)調試試驗，現成船若於 2022 年 6 月 1 日前安裝符合 D-2 規則之 BWMS 並完成初次檢驗者，則無須進行調試試驗，但若進行 BWMS 之安裝/改裝於 2022 年 6 月 1 日以後完成初次/附加檢驗者，則需執行調適試驗進行相關分析。 有關於測試廠商，就國輪而言，今日座談簡報有提及未來規劃

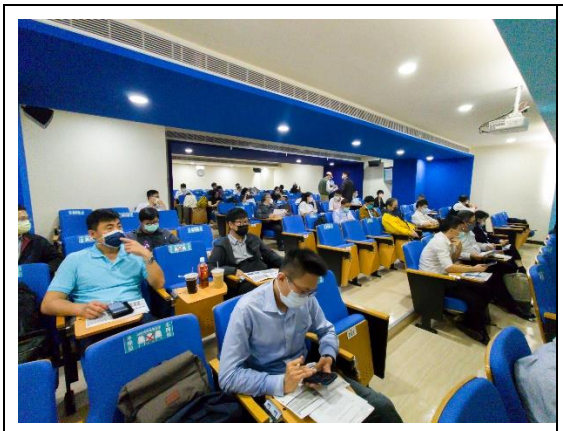
則上會比認證航行無限制水域之船舶來的多，想請問我國委託之驗船機構在此方面是否有也有執行此項認證業務?對於新造船以及現成船在檢驗時有怎樣的規定?	應由我國委託之驗船機構(CR)所認可/接受之廠商執行；若為外國籍船舶，則應找該船船級之認可組織(RO)所認可/接受之服務供應商。 (三)、針對不同船舶航線，會考慮到海況以及氣候等因素，計算各種情況下對船舶的影響，因此船舶載運之貨物量會因為不同航線而有所變動。 對於新造船而言，會在建造階段時，考量船舶穩度以及預計航行之航線相關資料認證該船可裝載之貨物及配置上限，就現成船而言，若未更改船舶航線計畫，則將會維持建造時所核定之條件，當船舶更改航線而向 RO 申請變動時，才會依據所申請之相關資續核定新的裝載條件。 我國委託之驗船機構可執行上述貨物裝載之計算、評估及認證，並已於船級規範中訂定相關內容，可依據船東提出之需求及資訊提供相關協助。
三、海洋委員會海洋保育署 林天賞 主任秘書	
(一)、IMO 對於垃圾污染採取的行動，目前是針對商船以及遊輪，想請問對於國內之相關規定而言，是否有相關建議可提供海保署做為參考?將相關垃圾污染內國法化成為國內強制規定是否適當?	(一)、海洋塑膠垃圾確實是非常廣泛討論的議題，對於 IMO 所提出之規定主要是適用於國際航線，至於管理國內領海之相關規定則屬各國家主管機關之權責，有關我國水域對於垃圾污染之監管措施應是有其必要性，但其規定之細節是否與國際接軌則應於執行立法作業時再行討論。
四、環保署(書面意見)	
有關貴局辦理「110 年度 MSC、MEPC	(一)、感謝提供資訊。

重要決議內國法化評估案」座談會，本署就該座談會相關議題，提供書面意見如下： (一)、管制船舶有害防污系統國際公約修正案-將環丁烴（Cybutryne）納入為防污系統禁止使用之物質（化學局）： (1). 本署公告毒性化學物質係依「行政院環境保護署篩選認定毒性及關注化學物質作業原則」公告之分類篩選認定基準，並依不同毒理特性，分為四類毒性化學物質列管。 (2). 依據交通部航港局所提資料，環丁烴(Cybutryne)疑具不易分解性、生物濃縮性及生態急毒性，本署將參考國際趨勢及國內運作狀況，並依「行政院環境保護署篩選認定毒性及關注化學物質作業原則」納入評估。 (二)、降低船舶溫室氣體排放（空保處、環管處）：本署無意見。 (三)、降低海洋塑膠垃圾（回收基管會）： (1). 對於降低海洋塑膠垃圾課題之推動，配合臺灣海洋廢棄物治理行動方案之任務分工，在源頭管理方面推行產自陸源之塑膠袋、塑膠類免洗餐具、一次用外帶飲料杯、限制含塑膠微粒之化妝品與個人清潔用品等措施。 (2). 另，辦理推動執行機關加強辦理資源回收工作績效考核計畫，每年均補助地方縣市政府於商、漁、遊憩港、客運	

碼頭或河(海)岸遊憩點設立資源回收站、回收設施，辦理廢容器回收宣導活動，提高遊客及漁民攜回小量之廢塑膠容器與各類資源回收物之回收便利性，防止塑膠垃圾進入海洋。	

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。

110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案座談會(照片)










「110 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化評估案」座談會

一、 時間：111 年 3 月 30 日(星期三)下午 2 點

二、 地點：敦南大樓演講廳

三、 主持人:劉組長嘉洪 劉嘉洪

四、出席人員：

單位	簽名
中鋼運通股份有限公司	
臺塑海運股份有限公司	
臺灣航業股份有限公司	
能源航運股份有限公司	
慧洋海運股份有限公司	
陽明海運股份有限公司	
光明海運股份有限公司	

萬海海運股份有限公司	陳世宇 [illegible]
德翔海運股份有限公司	[illegible]
百麗航運股份有限公司	[illegible] 周柏偉
台灣燃油股份有限公司	[illegible] 洪順武
四維航業股份有限公司	林育聖 黃劍英 周蕾 [illegible]
臺灣中油公司	林俞君
臺灣電力股份有限公司	陳財宏 王智龍
臺灣港務公司(花蓮分公司)	趙紹倫 林慧倫
臺灣港務公司(~~臺~~中分公司)	郭宇誠 李秉鴻
長榮海運股份有限公司	[illegible]

漁業署	林富華 李明芳 紀維球 許瀚 蔡秀雯
海委會海巡署 ~~海巡署~~ 海保署	李吉宏 林大富
中國驗船中心	吳金輝 黃斯嵐 王慧敏
中華海員總工會	黃文哲 葉德生

船舶組	黃宇欣 曹琳 戴任智 黃智群
航安組	田欣宇 林律
航務組	林許洲
北部航務中心	技士鄧淳佑
東部航務中心	請假

富邦產險 Fubon Insurance

104台北市中山區南京東路3段25號8樓
中華海員總工會

保險單
INSURANCE POLICY

商　品　別：富邦產物公共意外責任保險
被保險人：中華海員總工會
保單號碼：0525字第22APL0002193號
業務人員：LB1018835 黃寧怡
服務單位：富邦人壽 富群通訊處

Fubon Insurance Fubon Insurance Fubon Insurance Fubon Insurance Fubon Insurance

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

108.11.01富保業字第1080002459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22APL0002193號
要保人	：中華海員總工會　03710309
要保人地址	：104台北市中山區南京東路3段25號8樓
被保險人	：中華海員總工會　03710309
被保險人地址	：104台北市中山區南京東路3段25號8樓
保險期間	：自民國111年03月30日零時起至民國111年03月31日零時止
投保險種類別	：活動事件
經營業務種類	：110年度MSC、MEPC重要決議內國法化評估案成果座談會
營業處所地址	：台北市大安區和平東路3段1巷1號(航港局504會議室)

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

本保險單除適用基本條款外，另約定如下：

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
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

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。

以下空白

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的物，於交付保險費後在後開保險期間內，因本保險契約承保的危險事故，所致之危險或滅失，本公司依據本保險契約之規定負賠償責任。本保險單及所載基本條款、特約條款、附加條款、批單暨交存本公司之要保書，均為本保險契約之一部分，特立本保險單存證。
2、本保險單基本條款、承保條件、特別約定事項、明細、附加條款、特約條款、其他附加文件或附加批單如有需要更改時，請洽本公司出具書面批單始生效力。
3、本保險單非經加蓋本公司『出單專用圖章』，不生效力。
4、保險費之交付以本公司簽發之正式繳款證明為憑。

富邦產物保險股份有限公司
資深副總經理 賴榮崇 代理

保險單條碼

中華民國　111　年　03　月　21　日　覆核

財政部核發營業執照：台保更第 028 號

此頁空白

NO 002709622

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

正本

富邦產物公共意外責任保險單附加條款

0525字第22APL0002193號

本保險單除適用基本條款外，另約定如下：

0002　　富邦產物傳染病除外不保附加條款LMA5396
110.03.05富保業字第1100000251號函備查

第一條 傳染病除外不保之約定
茲經雙方同意，要保人於投保主保險契約後，附加富邦產物傳染病除外不保附加條款LMA5396（以下簡稱本附加條款），除主保險契約關於不保事項或除外責任之約定外，本公司對於被保險人直接或間接由傳染性疾病或與之相關的恐懼或威脅所引起、可歸因於、實際發生、預期發生、同時發生或後續發生之任何損失、責任、損害、賠償、傷害、疾病、死亡、醫療費用、辯護費用、成本或其他費用，亦不負賠償之責。

前項所稱損失、責任、損害、賠償、傷害、疾病、死亡、醫療費用、辯護費用、成本或其他費用，包括但不限於清理、毒物排除、移除、監控或檢測傳染性疾病之任何費用。

第二條 用詞定義
本附加條款所稱之傳染性疾病，係指可以透過任何物質或媒介從任一生物體傳播到另一生物體之任何疾病：
一、該傳染性物質或媒介包括但不限於病毒、細菌、寄生蟲、其他生物體，或其任何變體，且不論是否為活體；
二、其傳染途徑無論是直接或間接，包括但不限於空氣傳播、體液傳輸、經由任何表面或物體、固體、液體、氣體或生物之間的傳輸；
三、該疾病、傳染性物質或媒介造成身體傷害、疾病、精神痛苦，或對於人類健康、人類福祉或其財產造成損害或威脅。

第三條 條款之適用
本附加條款所記載事項，如與主保險契約約定牴觸時，依本附加條款約定辦理，其他事項仍適用主保險契約之約定。

0003　　富邦產物網路損失及電子資料除外不保附加條款LMA5401
110.04.01富保業字第1100000539號函備查

第一條網路損失及電子資料除外不保之約定
茲經雙方同意，要保人於投保主保險契約後，附加富邦產物網路損失及電子資料除外不保附加條款LMA5401（以下簡稱本附加條款），除主保險契約關於不保事項或除外責任之約定外，本公司對於被保險人由於下列事項所致之損失，不負賠償之責，其同時或先後發生涉有其他原因或事件時，亦同：
一、網路損失
二、直接或間接基於、關於、肇因於或可歸責於電子資料之無法使用、功能減損、修復、重製、取代或復原所產生任何性質之損失、責任、賠償請求、費用或支出，包括但不限於相當於前述電子資料價值之金額。
第二條用詞定義
本附加條款之名詞定義如下：
一、網路損失：係指基於、關於、肇因於或可歸責於網路惡意行為或網路意外事故所產生任何性質之損失、責任、賠償請求、費用或支出，包括但不限於為預防、控制、抑制、補救網路惡意行為或網路進行之任何處置或措施。
二、網路惡意行為：係指無論發生的時間、地點或是否基於威脅或惡作劇，凡從事未經授權、惡意或犯罪行為，而涉及進入、處理、使用或操作任何電腦系統者。
三、網路意外事故：係指因下列事件所致無法進入、處理、使用或操作電腦系統：
(一)進入、處理、使用或操作任何電腦系統時，發生單一或一系列相關的錯誤或疏失。

續下頁

富邦產物公共意外責任保險單附加條款

0525字第22APL0002193號

續上頁

(二)電腦系統之部分或全部無法使用或故障。
四、電子資料：係指資訊、事實、概念、編碼或其他任何訊息被記錄或傳輸為電腦系統得進行使用、處理、傳輸或儲存之形式者。
五、電腦系統：係指電腦、硬體、軟體、通信系統、電子設備（包括但不限於智慧手機、筆記型電腦、平板電腦、可穿戴裝置）、伺服器、雲端、微控制器、任何類似的系統或前述的任何附屬配置，包括任何在使用與操作的相關輸出、輸入、資料存儲設備、網路設備或備份設施。
第三條條款之適用
本附加條款所記載事項，如與主保險契約約定牴觸時，依本附加條款約定辦理，其他事項仍適用主保險契約之約定。

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)
97.01.21(97)富保研發字第037號函備查、105.10.06依金融監督管理委員會105年10月3日金管保產字第10502111690號函修正

第一條 承保範圍
茲經雙方同意，於要保人投保富邦產物公共意外責任保險（以下簡稱主保險契約）後，加繳保險費，投保本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)（以下簡稱本附加條款），被保險人於本附加條款有效期間內，因設置於主保險契約所載營業處所之廣告看板或招牌因被保險人管理、保養或維修不當而發生掉落、鬆動或內部線路短路失火等意外事故，致第三人體傷、死亡或財物損害，依法應由被保險人負賠償責任，而受賠償請求時，本公司就超過自負額部分之損失，於保險金額範圍內依約定對被保險人負賠償之責。

第二條 用詞定義
本附加條款用詞定義如下：
一、要保人：係指向本公司要約投保主保險契約，並負有交付保險費義務之人。
二、被保險人：係指因發生本附加條款約定之意外事故，依法應負賠償責任而受賠償請求，且經載明於主保險契約之人。

第三條 除外責任
本公司對於下列事由所致之損失不負賠償責任：
一、 於招牌裝設、維修、拆除等過程中造成施工人員或第三人之損失。
二、 因施工不符規格所致之直接或間接損失。
三、 因損害管線、管路、線路或其有關設施所致之任何附帶損失，但修理或置換第三人受損之管線、管路、線路或其有關設施所需之費用不在此限。

第四條 條款之適用
本附加條款所記載事項，如與主保險契約約定牴觸時，依本附加條款約定辦理，其他事項仍適用主保險契約之約定。

APL102A　富邦產物公共意外責任保險食品中毒責任附加條款
105年9月13日(105)產意字第079號函備查(公會版)、105.09.23富保業字第1050001959號函備查

第一條 承保範圍
茲經雙方同意，於要保人投保本公司公共意外責任保險（以下簡稱主保險契約）後，加繳保險費，投保本食品中毒責任附加條款（以下簡稱本附加條款），被保險人於本附加條款有效期間內，於經營業務處所（須於主保險契約載明）或外燴處所供應之食品(不含外帶、外賣食品)，致第三人因食品中毒而致體傷、死亡，依法應由被保險人負賠償責任而受賠償請求時，本公司就超過自負額部分之損失，於保險金額範圍內依約定對被保險人負賠償之責。

續下頁

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

正本

富邦產物公共意外責任保險單附加條款

0525字第22APL0002193號

續上頁

第二條 除外責任
本公司對因供應酒類所致之損失不負理賠責任。

第三條 名詞定義
本附加條款所使用之名詞定義如下：
一「食品中毒」：係指二人以上攝取相同的食品而發生相似的症狀，並且自可疑的食餘檢體及患者糞便、嘔吐物、血液等人體檢體，分離出相同類型之致病原因而言。但如因細菌性毒素或急性化學性食品中毒而引起者，即使只有一人，也視為「食品中毒」。
二「每一意外事故」：係指在保險期間內由於同一食品中毒原因所致一連串體傷或死亡，不論一人或一人以上均視為「每一意外事故」。
三「酒類」：係指依菸酒管理法所稱之「酒」。

第四條 條款之適用
本附加條款所記載事項，如與主保險契約約定牴觸時，依本附加條款約定辦理，其他事項仍適用主保險契約之約定。

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
106.04.20富保業字第1060000727號函備查

第一條 承保範圍
茲經雙方同意，於要保人投保富邦產物公共意外責任保險（以下簡稱主保險契約）後，加繳保險費，加保富邦產物公共意外責任保險活動事件工作人員附加條款（以下簡稱本附加條款），被保險人於保險期間內，因在本保險契約所載活動處所舉辦活動而發生意外事故，致工作人員體傷依法應由被保險人負賠償責任，而受賠償請求時，本公司對被保險人負賠償之責。
前項所稱之工作人員係指受被保險人指揮、監督及管理協助辦理活動之人。但不包括架設、維護及拆除舞台、燈光、音響等相關人員。

第二條 不保事項
除適用主保險契約之第四條除外責任(一)及第五條除外責任(二)(不包含第一項第九款有關在執行職務之受僱人發生體傷或死亡之除外責任)之外，本公司對於下列事項亦不負賠償之責：
一、工作人員因疾病所致之體傷或死亡。
二、工作人員從事或唆使犯罪或逃避合法逮捕或相互鬥毆。
三、工作人員酒後(其吐氣或血液所含酒精成份超過道路交通法令規定標準者)駕(騎)車或施打禁藥後之行為。

第三條 條款之適用
本附加條款所記載事項，如與主保險契約約定牴觸時，依本附加條款約定辦理，其他事項仍適用主保險契約之約定。

0001　富邦產物制裁限制除外不保附加條款
109.06.12富保業字第1090001472號函備查

第一條　制裁限制除外不保之約定
本保險契約對於依據聯合國決議有關制裁、禁令或限制之國家；或經歐盟、英國或美國法令規章或貿易制裁之國家，不提供保險保障，亦不負保險理賠及任何利益給付之責任。

第二條　條款之適用
本附加條款所記載事項，如與主保險契約約定牴觸時，依本附加條款約定辦理，其他事項仍適用主保險契約之約定。
以下空白

此頁空白

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

富邦產物公共意外責任保險保單條款

108.11.01富保業字第1080002459號函備查

第一章 公共意外責任保險共同條款

第一條 保險契約之構成與解釋

本保險契約所載之條款及其他附加條款、批單或批註及與本保險契約有關之文件，均為本保險契約之構成部分。

本保險契約之解釋，應探求契約當事人之真意，不得拘泥於所用之文字；如有疑義時，以作有利於被保險人之解釋為原則。

第二條 用詞定義

本保險契約用詞定義如下：

一、每一個人體傷責任之保險金額：指在任何一次意外事故內對每一個人傷亡個別所負之最高賠償責任。

前述所稱體傷含死亡。

二、每一意外事故體傷責任之保險金額：指在任何一次意外事故傷亡人數超過一人時，本公司對所有傷亡人數所負之最高賠償責任。但仍受每一個人體傷責任之保險金額之限制。

三、每一意外事故財物損失責任之保險金額：指在任何一次意外事故內對所有受損之財物所負之最高賠償責任。

四、本保險契約之最高賠償金額：指本保險契約所受請求賠償次數超過一次時，本公司所負之累積最高賠償責任。

五、抗辯費用：指被保險人因承保事故受第三人之賠償請求時，進行抗辯或訴訟所發生之相關費用。

六、要保人：係指向本公司申請訂立本保險契約並負有交付保險費義務之人。

七、被保險人：係指因發生本保險契約約定之意外事故，依法應負賠償責任而受賠償請求，且經載明於本保險契約之人。

八、游泳池：係指提供游泳運動為使用目的之水道或水池，無論其名稱是否使用游泳池或其他型態附設者均屬之。

第三條 承保險種類別

本保險契約承保之險種包含下列類別，要保人依其需求，於經本公司同意後擇一定之：

一、營業處所公共意外責任保險。

二、活動事件公共意外責任保險。

第四條 除外責任(一)

本公司對於下列原因所致之賠償責任，不負賠償之責：

一、因戰爭、類似戰爭（不論宣戰與否）、外敵入侵、外敵行為、內戰、叛亂、革命、軍事反叛行為或恐怖主義行為所致者。所謂恐怖主義行為，係指任何個人或團體，不論單獨或與任何組織、團體或政府機構共謀，運用武力、暴力、恐嚇、威脅或破壞等行為，以遂其政治、宗教、信仰、意識型態或其他類似意圖之目的，包括企圖推翻、脅迫或影響任何政府，或致使民眾或特定群眾處於恐懼狀態。

二、因核子分裂或輻射作用所致者。

三、因罷工、暴動、民眾騷擾所致者。

四、因颱風、暴風、龍捲風、洪水、閃電、雷擊、地震、火山爆發、海嘯、土崩、岩崩、土石流、地陷等天然災變所致者。

五、因要保人或被保險人之故意行為所致者。

六、因被保險人經營或兼營非本保險契約所載明之業務或執行未經主管機關許可之業務或從事非法行為所致者。

七、各種形態之污染與石綿所致者。

八、被保險人因所有、使用或管理航空器、船舶及依法應領有牌照之車輛所致者。

九、任何直接或間接因下述原因，造成電腦系統設備無法正確處理、存取資料所致之賠償請求，且無論該電腦系統設備是否為被保險人所有者，均同：

（一）無法正確辨識日期。

（二）無法處理確切日期、或與處理確切日期有關之數值及其他任何資料，而進行讀取、儲存、記憶、操作、解讀、傳送、傳回或處理任何資料、訊息、指令或指示等。

（三）無法正確操作安裝於電腦系統中與年序轉換有關之任何指令或邏輯運算，包括讀取、儲存、記憶、運算及其他相關資料之處理。

第五條 除外責任(二)

本公司對於下列賠償責任或損失，不負賠償之責：

一、任何性質之附帶損失。

前述所稱附帶損失，係指危險事故直接致財產損失之結果所造成之間接損失。

二、任何罰金、罰鍰、違約金或懲罰性賠償金。

三、被保險人以契約或協議所承受之賠償責任。但縱無該項契約或協議存在時仍應由被保險人負賠償責任者，不在此限。

四、被保險人向人租借、代人保管、管理或控制之財物，受有損失之賠償責任。

五、被保險人或其受僱人因執行專門職業及技術人員考試法施行細則第二條所稱之專門職業及技術人員之專門職業或擔任法人、俱樂部、協會等組織之董事、監察人、負責人、經理人、高級管理人員或法務主管之董、監事職務所發生之賠償責任。

六、於中華民國臺灣地區（含金門、馬祖及政府統治權所及之其他地區，以下簡稱中華民國臺灣地區）以外所發生之賠償責任。

七、被保險人或其受僱人或其代理人因售出或供應之商品或貨物所發生之賠償責任。

八、被保險人在經營業務或舉辦活動時，於營業或活動處所內，在施工期間因施工發生之震動或支撐設施薄弱或移動，致第三人之建築物、土地或財物遭受毀損滅失之賠償責任。

九、被保險人之家屬或在執行職務之受僱人發生體傷、死亡或其財物受有損害之賠償責任。

十、被保險人因所有、使用或管理電梯（包括電扶梯、升降機）所致第三人體傷、死亡或第三人財物毀損滅失之賠償責任。

十一、被保險人為住宅大樓管理單位時，於住戶或承租戶住、居所室內發生意外事故所致體傷、死亡或財物受有損失。

十二、被保險人因所有、使用或管理游泳池所致第三人體傷、死亡或第三人財物毀損滅失之賠償責任。

十三、被保險人之承包人或轉包人及該承包人或轉包人在執行職務之受僱人體傷或死亡。

十四、被保險人依勞動基準法規定之賠償責任。

第六條 告知義務

訂立本保險契約時，要保人對於本公司之書面詢問，應據實說明。

要保人有為隱匿或遺漏不為說明，或為不實之說明，足以變更或減少本公司對於危險之估計者，本公司得解除本保險契約；其危險發生後亦同。但要保人證明危險之發生未基於其說明或未說明之事實時，不在此限。

前項解除契約權，自本公司知有解除之原因後，經過一個月不行使而消滅；或本保險契約訂立後經過二年，即有可以解除之原因，亦不得解除本保險契約。

第七條 保險費之交付

要保人應於本保險契約訂立時，向本公司所在地或指定地點交付保險費。要保人於交付保險費時，本公司應給與收據或繳款證明或委由代

收機構出具其它相關之繳款證明為憑。

第八條 契約內容之變更
本保險契約之任何變更，非經本公司簽批同意，不生效力。

第九條 保險事故之通知與處置
被保險人受第三人賠償請求時，應按下列規定辦理：
一、於初次受第三人賠償請求後五日內通知本公司。
二、立即採取必要合理措施以避免或減少損失。
三、將收到之賠償請求書、法院令文、傳票或訴狀等影本儘速送交本公司。
四、提供本公司所要求之相關資料及文書證件，或為出庭作證、協助鑑定、勘驗等必要之調查或行為。

第十條 承認、和解或賠償之參與
除必要之急救費用外，被保險人對於第三人就其責任所為之承認、和解或賠償，未經本公司參與者，本公司不受拘束。但經要保人或被保險人通知本公司參與而無正當理由拒絕或藉故遲延者，不在此限。

第十一條 抗辯與訴訟
被保險人因發生本保險契約所承保之意外事故，致被起訴或受賠償請求時：
一、本公司受被保險人之請求，應即就民事部分協助被保險人進行抗辯或和解，所生抗辯費用由本公司負擔。但應賠償金額超過保險金額，若非因本公司之故意或過失所致者，本公司僅按保險金額與應賠償金額之比例分攤之；被保險人經本公司之要求，仍有到法院應訊並協助覓取有關證據之義務。
二、本公司經被保險人之委託進行抗辯或和解，就訴訟上之捨棄、承諾、撤回或和解，非經被保險人書面同意不得為之。
三、被保險人因處理民事賠償請求所生之抗辯費用，經本公司事前書面同意者，由本公司償還之。但應賠償金額超過保險金額者，本公司僅按保險金額與應賠償金額之比例分攤之。
四、被保險人因刑事責任所生之一切費用，由被保險人自行負擔，本公司不負償還之責。

第十二條 自負額
對於每一次事故依法應負之損害賠償責任，本公司僅就超過本保險契約所載之自負額部分負賠償之責；若自負額度內之金額已由本公司先行墊付者，被保險人應返還之。
如有其他保險同時應負賠償責任時，除另有約定外，應按各該保險契約所約定之自負額扣減。

第十三條 理賠申請文件
被保險人申請理賠，應檢具下列文件：
一、理賠申請書（格式由本公司提供）。
二、法院確定判決書、和解書、仲裁判斷書或其他得確定賠償責任之證明文件。
三、其他經本公司認為必要之證明文件。
本公司應於被保險人交齊證明文件後，十五日內賠償之；因可歸責於本公司之事由致未在前項規定期限內為賠償者，應給付遲延利息年利一分。

第十四條 代位
被保險人因本保險契約承保範圍內之損失而對於第三人有賠償請求權者，本公司得於給付賠償金額後，於賠償金額範圍內代位行使被保險人對於第三人之請求權，所衍生之費用由本公司負擔。
被保險人不得免除或減輕對第三人之請求權利或為任何不利本公司行使該項權利之行為，被保險人違反前述約定者，雖理賠金額已給付，本公司仍得於受妨害而未能請求之範圍內請求被保險人返還之。

第十五條 其他保險
本保險契約承保範圍內之賠償責任，如有其他保險契約亦加以承保時，本公司對於被保險人之損失金額以本保險契約所載之保險金額對於全部保險金額之比例為限。

第十六條 第三人直接請求權
被保險人對第三人應負損失賠償責任確定時，第三人得在保險金額範圍內，依其應得之比例，直接向本公司請求給付賠償金額。
前項第三人直接向本公司請求給付賠償金額時，本公司基於本保險契約所得對抗要保人或被保險人之事由，亦得以之對抗第三人。

第十七條 消滅時效
由本保險契約所生之權利，自得為請求之日起，經過二年不行使而消滅。有下列各款情形之一者，其期限之起算，依各該款之規定：
一、要保人或被保險人對於危險之說明，有隱匿遺漏或不實者，自保險人知情之日起算。
二、危險發生後，利害關係人能證明其非因疏忽而不知情者，自其知情之日起算。
三、要保人或被保險人對於保險人之請求，係由於第三人之請求而生者，自要保人或被保險人受請求之日起算。

第十八條 申訴、調解或仲裁
本公司與要保人或被保險人或其他有保險賠償請求權之人對於因本保險契約所生爭議時，得提出申訴或提交調解或經雙方同意提交仲裁，其程序及費用等，依相關法令或仲裁法規定辦理。

第十九條 管轄法院
因本保險契約涉訟時，約定以要保人或被保險人住所地之地方法院為管轄法院。但要保人或被保險人住所地在中華民國境外者，則以臺灣臺北地方法院為管轄法院。

第二十條 法令適用
本保險契約未約定之其他事項，悉依照中華民國保險法及有關法令之規定辦理。

第二章 營業處所公共意外責任保險條款
第二十一條 承保範圍
被保險人因經營本保險契約所載之業務，於載明之經營業務處所，在保險期間內發生下列意外事故，致第三人體傷或財物損失，依法應由被保險人負賠償責任，而受賠償請求時，本公司依本保險契約之約定對被保險人負賠償之責：
1. 被保險人或其受僱人因經營業務之行為在營業處所內發生之意外事故。
2. 被保險人營業處所之建築物、通道、機器或其他工作物所發生之意外事故。

第二十二條 保險費之計收
本保險契約之保險期間為一年者，以一年為期計收保險費。
保險期間如不足一年，本公司按短期費率計收保險費。

第二十三條 保險契約終止與保險費返還
要保人終止本保險契約者，除終止日另有約定外，自終止之書面送達本公司翌日零時起，本保險契約正式終止，對於終止前之保險費，本公司按短期費率計算。
本公司終止本保險契約者，應於終止日前十五日以書面通知要保人，並應於終止日前，按日數比例計算返還未滿期保險費。

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

本公司依本保險契約之約定所賠付之金額，已達到本保險契約所載明「本保險契約之最高賠償金額」時，本保險契約效力終止，其未滿期保險費不予退還。

第三章 活動事件公共意外責任保險條款

第二十四條 承保範圍

被保險人或其受僱人於保險期間內，因在本保險契約所載活動處所舉辦活動而發生意外事故，致第三人體傷或財物損失，依法應由被保險人負賠償責任，而受賠償請求時，本公司對被保險人負賠償之責。

第二十五條 用詞定義

本保險契約用詞定義如下：

一、活動期間：係指活動場次列表所列期間；無活動場次列表者，即保險契約所載之保險期間。

二、活動：係指由被保險人主辦或協辦，經本公司同意承保並載明於本保險契約之活動。

三、活動處所：係指經本公司同意承保並載明於本保險契約之活動處所。

第二十六條 特別不保事項

本保險契約除共同條款第四條除外責任（一）、第五條除外責任（二）外，本公司對下列賠償責任，亦不負賠償之責：

一、第三人因疾病所致之體傷或死亡。

二、第三人從事或唆使犯罪或逃避合法逮捕或相互鬥毆。

三、第三人酒後（其吐氣或血液所含酒精成份超過道路交通法令規定標準者）駕（騎）車或施打禁藥後之行為。

第二十七條 保險費之計收

本保險契約以舉辦活動之風險與活動期間計收保險費。

第二十八條 保險契約終止與保險費返還

要保人終止本保險契約者，除終止日另有約定外，自終止之書面送達本公司翌日零時起，本保險契約正式終止，對於終止前之保險費，本公司按活動期間係數差額計算。

本公司終止本保險契約者，應於終止日前十五日以書面通知要保人，並應於終止日前，按活動期間係數差額返還未滿期保險費。

本公司依本保險契約之約定所賠付之金額，已達到本保險契約所載明「本保險契約之最高賠償金額」時，本保險契約效力終止，其未滿期保險費不予退還。

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

短　期　費　率　表

保險有效期間	應收全年保險費之百分比（%）
一個月或以下者	15%
超過一個月至滿二個月者	25%
超過二個月至滿三個月者	35%
超過三個月至滿四個月者	45%
超過四個月至滿五個月者	55%
超過五個月至滿六個月者	65%
超過六個月至滿七個月者	75%
超過七個月至滿八個月者	85%
超過八個月至滿九個月者	90%
超過九個月至滿十個月者	95%
超過十個月至滿十一個月者	100%

以下空白

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

富邦產物共同行銷聲明事項

富邦金融控股公司及子公司間將依據行政院金融監督管理委員會「金融控股公司子公司間共同行銷管理辦法」之規定辦理客戶資料之相互揭露及交互運用於行銷目的之使用，如果您的個人資料須辦理變更或您不願再收到相關金融活動訊息時，可依下列方式辦理：

◎ 客戶資料變更修改：如果您的個人資料有變更，您可致電本公司之客戶服務中心（電話: 0800－009－888），請客服專員為您修正個人資料。

◎ 客戶資料退出選擇：如果您不願意再收到任何金融理財訊息及活動內容，您亦可致電公司之客服中心（電話：0800-009-888），我們將在您的個人資料上加上註記，並停止將您的個人資料運用在富邦金融控股公司各子公司間的共同行銷活動。

＊富邦金控子公司成員：台北富邦商業銀行股份有限公司、富邦人壽保險股份有限公司、富邦產物保險股份有限公司、富邦綜合證券股份有限公司、富邦期貨股份有限公司、富邦證券投資信託股份有限公司、富邦保險代理人股份有限公司、富昇保險代理人股份有限公司及未來因組織異動依法應於網站(http://www.fubon.com)揭露公告之新增參加共銷之子公司。

以下空白

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

【要/被保險人投保須知】

一、投保時，業務員應主動出示登錄證、告知其授權範圍及逐項說明本投保須知內容予要保人知悉；如未主動出示或告知，應要求其出示並詳細告知。

二、告知義務：要保人及被保險人應誠實告知，否則保險公司得解除契約；保險事故發生後亦同。

三、貴客戶之權利行使、變更、解除及終止：

（一）權利行使

被保險人發生保險事故並致生損害時，應依保險法相關法令與投保商品契約條款之約定與程序通知及向本公司申請理賠。

（二）契約變更

1. 保險契約之一切通知除經雙方同意得以其他方式為之者外，雙方當事人均應以書面送達對方最後所留之住址。
2. 保險契約之任何變更，非經雙方同意且經本公司簽批者不生效力。
3. 保險契約條款有停效約定者，本公司於契約停效期間不負給付保險金之責任。

（三）契約解除及終止

1. 保險契約當事人之一方違背特約條款時，他方得解除契約；其危險發生後亦同。
2. 保險契約得經要保人通知而終止之，自終止之書面送達保險人之翌日起，保險契約失其效力；另契約若約定須經抵押權人同意始得變更或終止保險者，從其約定。

四、本公司對於保險契約之重要權利、義務及責任：
本公司依據經主管機關核定之各項保險費率收取保險費，在承保危險事故發生時，依相關法令、契約條款之約定及承保之責任，向請求權人、被保險人或受益人負賠償之義務。

五、本公司各類保險商品之重要內容，皆已登載於保單條款並以紅色或顯著字體列印， 貴客戶可向本公司索取條款審閱，或於本公司網站(http://www.fubon.com/富邦產險/公開資訊/保險商品)進行瀏覽。

六、貴客戶應負擔之費用及違約金（包括收取時點、計算及收取方式）：
貴客戶除繳交保險費外，無需繳交其他費用及違約金。

七、本公司保險商品悉依保險法令相關規定辦理，並依法受有財產/人身保險安定基金之保障。

八、因投保契約所生紛爭之處理方式及申訴之管道:
對於保險契約發生爭議時，得以書面或電話向本公司要求解釋或申訴，或依法向有關單位提出申訴。
本公司免費客戶服務專線0800-009-888。

※ 本投保須知同步公告於本公司網站富邦產險客戶投保須知重要內容說明專區，歡迎要／被保險人上網瀏覽。

富邦產險(二版)
修訂日期:2012/07/20

以 下 空 白

富邦產險

總公司及分支機構地址

□ 總　公　司
10487 台北市中山區遼寧街179號7~14樓
T (02)6636-7890 F (02)8753-0151

□ 城中分公司
10046 台北市襄陽路9號19F
T (02)6630-6878 F (02)2382-5109

□ 建國分公司
10484 台北市中山區建國北路二段238號12FA區
T (02)6636-7879 F (02)2501-0296

□ 萬華分公司
10849 台北市桂林路52號9F
T (02)6630-7306 F (02)2308-6089

□ 三重分公司
24161 新北市三重區重陽路一段89號6F
T (02)6625-6788 F (02)2988-6573

□ 新莊分公司
24242 新北市新莊區新泰路229號16F
T (02)6637-5776 F (02)2277-8323

□ 板橋分公司
22041 新北市板橋區文化路一段266號3F
T (02)6620-0068 F (02)2254-4922

□ 雙和分公司
23555 新北市中和區中山路二段122號3F之3
T (02)6620-0700 F (02)2246-8270

□ 桃園分公司
33042 桃園市桃園區三民路三段245之1號5F
T (03)262-2688 F (03)336-3171

□ 中壢分公司
32070 桃園市中壢區環北路398號3F之5
T (03)262-3988 F (03)427-2333

□ 新竹分公司
30051 新竹市中正路141號11、12F
T (03)610-0800 F (03)525-2155

□ 苗栗分公司
36042 苗栗縣苗栗市中正路399號9F
T (037)243-690 F (037)339-321

□ 台中分公司
40357 台中市柳川西路二段196號11F
T (04)3608-0001 F (04)2221-7220

□ 沙鹿分公司
43352 台中市沙鹿區中山路157號
T (04)3600-8900 F (04)2662-9892

□ 豐原分公司
42044 台中市豐原區中山路340號
T (04)3602-7885 F (04)2527-0654

□ 南投分公司
54050 南投縣南投市中興路616號3F
T (049)600-7879 F (049)222-6922

□ 彰化分公司
50044 彰化縣彰化市中正路一段1號
T (04)700-7866 F (04)722-3538

□ 嘉義分公司
60044 嘉義市民權路396號5F
T (05)310-6799 F (05)222-6644

□ 虎尾分公司
63244 雲林縣虎尾鎮新興路116號7F
T (05)700-6780 F (05)633-2248

□ 台南分公司
70054 台南市中西區民生路二段279號10F
T (06)600-6880 F (06)228-8123

□ 新營分公司
73047 台南市新營區民治路301號6F
T (06)600-6800 F (06)656-6400

□ 高雄分公司
80048 高雄市新興區民族二路95號12F
T (07)969-8998 F (07)236-8915

□ 北高雄分公司
80452 高雄市鼓山區大順一路439號12F
T (07)961-0889 F (07)555-2736

□ 鳳山分公司
83048 高雄市鳳山區建國路三段156號
T (07)963-5889 F (07)777-3355

□ 屏東分公司
90064 屏東縣屏東市和平路459號6F
T (08)810-0860 F (08)734-0315

□ 台東分公司
95051 台東縣台東市傳廣路26號3F
T (089)613-680 F (089)318-353

□ 基隆分公司
20241 基隆市義一路38號5、6F
T (02)6637-6788 F (02)2424-9214

□ 蘭陽分公司
26550 宜蘭縣羅東鎮公正路197號
T (03)905-5066 F (03)956-9295

□ 花蓮分公司
97050 花蓮縣花蓮市林森路256號3F
T (03)805-3577 F (03)833-5101

富邦服務熱線 0800-009888　網址 www.fubon.com

FUN－340 (110. 10. 加印150,000份) 廣興

NO 002104639

富邦產物公共意外責任保險費備查單

111年03月21日

保險單號碼： 0525-22APL0002193

保險責任起訖日期：自民國111年03月30日零時起至民國111年03月31日零時止

被保險人： 中華海員總工會

要保人： 中華海員總工會

保險費： NTD4,533.00

單位別： AA-25ALV

經辦代號：LB1018835／陳韻安(黃寧怡/富群通訊處)

C： NTD680.00

交易序號： 566319559815

全家代收章 京賢店 111.4.06 018242

本公司入帳聯（加總000）

富邦產險 Fubon Insurance

富邦產物公共意外責任保險費收據

111年03月21日

保險單號碼：0525-22APL0002193
(Policy No.)

保險責任起訖日期：自民國111年03月30日零時起至民國
(Policy Period)

被保險人： 中華海員總工會
(The Insured)

要保人： 中華海員總工會
(The Applicant)

應收保險費： NTD4,533.00
(Receivable Premium)

※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

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)

繳費選全家 SKODA開回

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)

111/03/09-111/05/03來全家繳費抽汽車
繳費時報會員電話號碼或掃描收據上QR CODE
有機會抽中SKODA汽車
參與此活動須為全家會員
掃描路徑：全家APP→記帳本→繳費→掃描
繳費明細正本為兌獎憑證請務必妥善保管
詳情請見全家官網或全家APP。

繳費明細

IOB 富邦產物險
2022-04-06 15:06 機號:02 序號:06123554
店號:018242 店名:京賢店
01.第一段 110429IOB
第二段 5663195598150000
第三段 999919000004533
實收金額:4533
小計:$4533 收銀員:01104
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
代收繳費查詢請上www.family.com.t
服務專線:0800-009-888

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：0525-22APL0002193

被保險人：中華海員總工會

要保人： 中華海員總工會

實收保費：NTD4,533.00

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

客戶收執聯（加總000）