交通部航港局

112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

期末報告書

(修正版)

年　　度：	112 年度
計畫名稱：	112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案
案號：	MPB11250303A
投標廠商：	財團法人中國驗船中心
廠商負責人：	謝謂君董事長
計畫主持人：	黃建樺總驗船師
報告日期：	民國 112 年 12 月

交通部航港局

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

期末審查意見修正對照表

單位	項次	審查意見	意見回覆	報告修正頁碼
林審查委員沛樵	1	期末報告本文(P vii) 名詞對照與縮寫：除直譯外，建議附上意譯，以呈現原意 Tank to Wake:油艙到艉流〈指燃料之下游溫室排放〉 Well to Tank:油井到油艙〈指燃料之上游溫室排放〉	感謝委員指導，將配合修正文字。	P vii
	2	期末報告附件 2(A2-65) 摘要內容二、E 光柵海圖： 光柵海圖為大陸用詞，建議採用我國海運實務通用之「網格式海圖」	感謝委員指導，將配合修正文字。	A2-65
	3	期末報告附件 3(A3-194) 7. …防止車輛在檢查期間連接到「底盤」上。： 正確的是「車架」非「底盤」	感謝委員指導，將配合修正文字。	A3-194
	4	期末報告附件 3(A3-194) 9. …應停止檢查並啟動所建立之「響應」流程： 建議採「應變」取代「響應」	感謝委員指導，將配合修正文字。	A3-194
	5	期末報告附件 3(A3-275) Weather routeing：建議採我國海運實務用詞「氣象導航」取代「天氣定航」	感謝委員指導。有關 Weather routeing 之翻譯，原本係參考「國家教育研究院」之翻譯使用「天氣定航」，後續將依	A3-130 A3-133 A3-275

			委員意見修正為「氣象導航(天氣定航)」。	
章審查委員烈忠	1	未來船舶使用氣體燃料，其船員將須符合「國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案(IGF Code)」之資格要求；另針對海上自主水面船舶(MASS)，對於船員之定義及訓練範圍亦有所不同，建議航港局可提前進行相關因應規劃。	我國船員組已著手進行後續規劃，相關說明詳如船員組意見。	N/A
	2	有關船員電子證書：依據本案所提供之 MSC.540(107)決議案，STCW 公約似無強制要求未來統一使用電子證書，請問我國後續是否有規劃船員使用電子證書?	我國船員組已著手進行後續規劃，相關說明詳如船員組意見。	N/A
	3	為滿足 IMO 針對船舶溫室氣體之減排戰略，未來勢必將有越來越多船舶使用替代燃料(例如甲醇、氨氣等)，除船舶硬體須配合更新外，可預期後續對於船員能力要求方面應有相關影響，想請問目前 IMO 討論趨勢?	針對替代燃料之人員訓練要求，在 IMO 於 HTW 第 9 次會議時，日本亦有針對此內容提出應配合檢視 STCW 相關規定，目前 HTW 已交由通信組啟動相關研究中，後續將持續關注。	N/A
	4	有關海上自主水面船舶(MASS)議題，針對本次新增之遠端操作員，請問就目前 IMO 之規劃，日後其資格與訓練與船員之差異為何?	依據目前 IMO 對於遠端操作員之定義，係指受雇或參與從遠端操作中心操作 MASS 的部分或全部功能的適格人員。依據最新之 MSC 會議討論方向，基本上應受航海人員訓練、發證及航行當值標準(STCW)的適當訓練，但因其非屬船員，故不直接適用 STCW，後續預計在 MASS Code 中針對其資格做出規範(目前草案	N/A

			有可能準用部分 STCW 之內容)。	
	5	本案研析之 MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2「海上網路風險管理準則」、MSC.1/Circ.1656「船舶於遇險情況下全球海上遇險及安全系統 (GMDSS)之操作指南」、MSC.1/Circ.1657「船舶數位選擇呼叫(DSC)遇險警報之回應程序」，以及 MSC.1/Circ.1658「遇險警報指南」，建議相關單位可考量納入中華海員總工會以及中華民國船長公會。	感謝委員指導，將配合修正納入中華海員總工會以及中華民國船長公會。	P 50 P 54 A2-70 A2-71 A2-73 A2-78
農業部漁業署	1	有關垃圾紀錄簿及壓艙水紀錄簿部分，建議航港局統一依船舶法第 101 條辦理公告，本署再配合向遠洋漁船宣導。	感謝提供說明。 有關垃圾紀錄簿及壓艙水紀錄簿之內國法作業，航港局以船舶法第 101 條採用重點為規範紀錄簿之內容與格式，至於漁船使用實務上，漁船員是否會依公約要求使用及紀錄部分，建議漁業署評估納入相關規範並加強教育訓練，以確保符合公約要求。	N/A
	2	據了解我國遠洋漁船尚無至極區航行或作業之需求，故有關極區水域營運之規範，目前暫對漁船無影響。	感謝提供說明。 相關說明已載於本案期末報告附件 2 第 A2-121 頁。	N/A
交通部運輸研究所	1	期末報告書提及有關國際安全管理章程(ISM Code)及海上人命安全國際公約(SOLAS)等通告案修正，如 A2-78 頁之 MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2。因該內容與	感謝提供建議。將於本案附件 2 之國內航線建議做法中補充相關建議內容。	A2-78

		我國「船舶安全營運與防止污染管理規則(National Safety Management, NSM)」有高度相關。爰建議航港局宜配合 MSC、MEPC 重要決議滾動檢視我國 NSM 相關作法。例如，參考 A2-78 頁之海上網路風險管理準則，斟酌將網路風險管理之元素納入我國 NSM 作業並研擬相關精進作法。		
	2	期末報告書目錄之「附件:....」頁碼皆為第 66 頁，建議依照各附件頁碼編碼為宜。	感謝建議，將配合調整。	P ii
中華民國船長公會	1	本會 11 月 10~12 日，全力投入三所海事院校協辦貴局航海人員一/二等大副及一、二、三等船長晉升測驗事宜。報告篇幅冗長（600 多頁），時間太過倉促，本會無暇完成審閱，不便之處尚祈見諒。本會對不合理的審閱時間，所完成審查的報告結果有所疑慮，並保留對審查結果的意見。為免疏漏，鑒請貴局，未來依據報告篇幅，給予適當審閱時間，期達審查結果之完備。	感謝提供意見。本案主席後續亦請承辦單位未來應注意提供資料之時效，確保各單位有充分審閱及表示意見之時間。 另本案報告之重點內容皆已摘要於期末報告本文第五章表 10 至表 20(本案研析之 IMO 相關決議案/通告文件應處事項及相關文件之有關單位)。藉上述整理內容，可利於快速掌握與各單位相關之研析成果	N/A
航港局航安組	2	有關 MSC.528(106)「為確保海上人命安全、海上遇險人員救援和倖存者安全登岸之合作建議案」以及 MSC.1/Circ.892/Rev.1「搜救機關(構)警報指南」等，該類文件屬非強制性文件，但可供我國相關機關(購)參考。經比對我國已有建立相關機制並與 IMO 建議一致，故想	此類建議案或指南文件，係 IMO 提供各國在規劃相關作業程序/流程時參考使用，為建議性文件。本次相關文件之修正為更新文件使用之設備名稱，或對於實務執行提供做法建議。相關內容已於	N/A

		請問是否可提供更詳盡說明，以利本組及其他航安相關單位參考修正。	本案附件 2 摘要說明。	
	3	搜救指南以及船舶於遇險系統操作指南之相關案件，於本案研析結果係屬資訊性文件，但我國國家通訊傳播委員會(NCC)有針對部分案件進行立法授權，請廠商釐清是否有法律位階不一致之情形。	本案評估結果所區分之「類型(性質)」，係以符合 III Code 之精神為主，而此類實務建議做法之指南，依據 III Code 稽核員之建議，並未要求會員國強制實施，故對於我國情況而言，應屬「行政指導」或「其他」類別，僅供參考使用。 但相關案件經各國主管機關評估後，若認為具有強制實施之必要時，仍可以使用較高之法律位階進行採用。 就本案而言，雖依據 III Code 之精神屬非強制性文件，但 NCC 仍為提高位階而進行立法授權。	N/A
航港局船員組	1	目前國際上已有使用且 IMO 已提供相關指引之議題，我國皆會規劃考量後續因應措施。	感謝提供資訊。	N/A
	2	有關船員使用電子證書議題，以及船員對於新興能源之後續訓練因應措施，目前已納入本局草擬之 5 年中長程計畫。	感謝提供資訊。	N/A
	3	有關氣體燃料船舶之船員訓練部分，後續將與中華海員總工會及相關船員訓練機構進行討論及規劃。	感謝提供資訊。	N/A

航港局 船舶組	1	本案屬「行政規則」、「行政指導」類別之案件，將建議由航港局並置於航港局官網「公約專區」。爰該專區現已改為「公約履行」，故請廠商配合修正。	感謝指導。 「公約專區」將配合全文調整為「公約履行專區」。	報告本文 附件 2
	2	有關本案附件 1，建議納入本案期中審查會議之會議紀錄及簽到表。	感謝指導，配合修正。	A1-15
	3	有關內國法位階屬行政規則案件，建議將主題較為類似之決議案進行歸類，以利減化行政作業合併發布通告。另如具研處時效性，請於表中加註。	感謝指導，配合修正。	P38-P50
	4	請廠商後續與本案業務單位檢視相關工作項目辦理情形。	後續將再與本案業務單位檢視本案辦理情形。	N/A

目錄

圖目錄 iii

表目錄 iii

名詞對照與縮寫 iv

第一章、 緒論 1

一. 計畫緣起 1

二. 計畫時程與工作範圍 1

三. 研究團隊 2

第二章、 資料蒐集與研析 4

一、資料蒐集與研析流程圖 4

二、資料蒐集 5

三、資料研析 5

第三章、 MSC 跟 MEPC 會議之重要議題 12

一、國際海事組織(IMO)海事安全委員會(MSC)第 107 次會議重點內容 12

二、國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會(MEPC)第 80 次會議降低船舶溫室氣體排放議題 15

三、安全與無害環境船舶資源回收國際公約整理 19

第四章、 成果座談會 25

一、座談會摘要 25

二、座談會會議紀錄 25

第五章、 MSC 跟 MEPC 產出內國法化研析結果 30

一. 我國國內法現況 30

二. 內國法化評估結果與具體修正建議 31

三. 期末成果總結 62

第六章、 工作項目進度與查核項目 65

附件：會議紀錄、評估分析表、翻譯稿、成果座談會紀錄、IMO 原文資料 67

附件 1：工作會議及期中審查會議之會議紀錄 A1-1

附件 2：IMO 相關決議通告因應事項評估分析表 A2-1

附件 3：相關 IMO 文件翻譯稿 A3-1

附件 4：成果座談會紀錄 A4-1

附件 5：2024 年至 2025 年生效之國際公約及章程相關決議案列表 A5-1

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 (https://drive.google.com/drive/folders/1dsR1n_ANDusSWo1rd_DgDMD4190as3Ty)

圖目錄

圖 1：資料蒐集與研析流程圖 4
圖 2：評估表格式及填寫原則 6
圖 3：各 IMO 文件內國法化位階之評估原則流程圖 8
圖 4：公約/章程修正案應採取之建議內國法化作法 9
圖 5：IMO 文書與我國法律位階及因應處理原則對照圖 10
圖 6：MASS Code 主要工作節點 12
圖 7：MASS Code 草案架構 13
圖 8：2023 年 IMO 降低船舶溫室氣體排放戰略 16
圖 9：IMO 降低船舶溫室氣體排放中期措施 17
圖 10：IMO 中期措施後續發展里程碑 18
圖 11：海運燃料全生命週期溫室氣體示意圖 18
圖 12：IMO 替代燃料之相關法規發展路線圖 19
圖 13：安全與無害環境船舶資源回收國際公約所列之危害物質 21
圖 14：安全與無害環境船舶資源回收國際公約各階段準備事項流程圖 21
圖 15：從準備到完工的拆船流程圖 23
圖 16：座談會照片記錄 29
圖 17：廠商申請電子紀錄簿符合船舶壓艙水及沉積物管理(BWM)國際公約標準認可流程 61
圖 18：國輪申請使用符合船舶壓艙水及沉積物管理(BWM)國際公約標準之電子紀錄簿流程 62
圖 19：計畫工作項目進度之甘特圖 65

表目錄

表 1：本研究評估小組組織與成員 2
表 2：MEPC 79 頒布之 IMO 決議案與通告 5

表 3：MEPC 80 頒布之 IMO 決議案與通告.....5
表 4：MSC 106 頒布之 IMO 決議案與通告.....5
表 5：MSC 107 頒布之 IMO 決議案與通告.....5
表 6：法制化位階與情況對照表.....7
表 7：III 稽核重點對照表.....9
表 8：座談會議程表.....25
表 9：座談會意見及回覆表.....26
表 10：建議公告採用之 MEPC 79 決議案一覽表.....31
表 11：建議公告採用之 MEPC 80 決議案一覽表.....32
表 12：建議公告採用之 MSC 106 決議案一覽表.....32
表 13：建議公告採用之 MSC 107 決議案一覽表.....35
表 14：MEPC 79、MEPC 80、MSC 106、MSC 107 產出內容位階屬法律、命令、實質法規命令，但建議以其他方式進行內國法化之案件一覽表.....37
表 15：屬行政規則，且建議函文周知認可組織(RO)、造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區之案件一覽表.....38
表 16：屬行政規則，但考量實務需求尚毋須立即處理之案件一覽表47
表 17：屬行政指導，且建議置於航港局官網公約履行專區以供相關單位參考之案件一覽表.....50
表 18：屬行政指導，但考量實務需求尚毋須立即處理之案件一覽表52
表 19：無強制需採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續參考使用之案件一覽表.....53
表 20：經評估無涉及內國法化之必要性且毋須特別處理之案件一覽表.....57
表 21：查核點與預訂完成時間表.....66

名詞對照與縮寫

英文縮寫	英文全名	中文
ASP	Application Service Provider	應用服務商
BWMS	Ballast Water Management System	壓艙水管理系統
BWRB	Ballast Water Record Book	壓艙水紀錄簿
BWRF	Ballast Water Reporting Form	壓艙水報告表格
CII	Carbon Intensity Indicator	碳強度指標
DSC	Digital Selective-Calling	數位選擇呼叫
EEDI	Energy Efficiency Design Index	新船能效設計指數
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 and Oil Tankers	國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程
GFS	GHG Fuel Standard	溫室氣體燃料標準
GHG	Greenhouse Gas	溫室氣體
GISIS	Global Integrated Shipping Information System	全球綜合航運資訊系統
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System	全球海上遇險及安全系統
GWP	Global warming potential	全球暖化潛勢
HKSRC	The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships	安全與無害環境船舶資源回收國際公約
HSC Code	International Code of Safety for High-Speed Craft	國際高速船安全章程
IBC Code	International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk	國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程
IEC	International Electrotechnical Commission	國際電工協會
IEEC	International Energy Efficiency Certificate	國際能源效率證書
IGC Code	International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk	國際載運散裝液化氣體船舶構造與設備章程

IGF Code	International Code of Safety for Ships 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
IHM	Inventory of Hazardous Materials	危害物質清單
III Code	IMO Instruments Implementation Code	履行國際海事組織準法律文件章程
ILO	International Labour Organization	國際勞工組織
IMCA	International Maritime Contractors Associations	國際海事承包商協會
IMDG Code	International Maritime Dangerous Goods Code	國際海事危險品章程
IMO	International Maritime Organization	國際海事組織
IMSBC Code	International Maritime Solid Bulk Cargoes Code	國際海事固體散裝貨物章程
IP Code	International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel	國際載運工業人員船舶安全章程
LCA Guidelines	Guidelines on Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels	海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則
Load Line	International Convention on Load Line	船舶載重線國際公約
LRIT	Long-Range Identification and Tracking	遠距識別與追蹤
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
MASS	Maritime Autonomous Surface Ship	海上自主水面船舶
MEPC	Marine Environment Protection Committee	海洋環境保護委員會
MLC	Maritime Labour Convention	海事勞工公約
MODU	Mobile Offshore Drilling Unit	海上移動式鑽探裝置
MSC	Maritime Safety Committee	海事安全委員會
OPS	Onshore power supply	岸上電力供應
PFOS	Perfluorooctanesulfonic Acid	全氟辛烷磺酸
Polar Code	International Code for Ships Operating in Polar Waters	國際船舶極區水域營運章程
RMSS	Recognized mobile satellite system	認可之移動衛星服務
RO	Recognized Organization	認可組織
SEEMP	Ship Energy Efficiency Management Plan	船舶能效管理計畫

SOLAS	International Convention for Safety of Life at Sea	海上人命安全國際公約
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers	航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約
STCW-F	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel	漁船船員訓練、發證及航行當值標準國際公約
TtW	Tank to Wake	油艙到艉流(指燃料之下游溫室排放)
WtT	Well to Tank	油井到油艙(指燃料之上游溫室排放)

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準法律文件章程(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，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，包含將強制性文件進行內國法化，評估建議性文件合適之處理方式，並通報航運界或驗船機構等相關單位，或訂定準則、統一解釋或程序書可供參據。

二. 計畫時程與工作範圍

本案之計畫時程與工作範圍如下：

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

(二)、 資料蒐集及研析：

1. 蒐集第 106 次、第 107 次 MSC 及第 79 次、第 80 次 MEPC 相關會議重點內容與其頒布所有決議案與通告。

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

(三)、 召開工作會議與航港局商議前項第 1 款決議案與通告內容之處理優先順序並對照國內航政法規，提出內國法化評估結果與後續推動內國法作業具體作為建議(但不含內國法條文增、修訂之對照表草

案)(評估表格式範本如服務建議說明書之附件)。

(四)、 第 105 次 MSC 及第 78 次 MEPC 決議案與通告文件包含：MSC.496(105)、MSC.497(105)、MSC.499(105)、MSC.503(105)、MSC.506(105)、MSC.518(105)、MEPC.343(78)、MEPC.344(78)、MEPC.345(78)、MEPC.346(78)、MEPC.347(78)、MEPC.348(78)、MSC.1/Circ.1362/Rev.1、MSC.1/Circ.1647、MSC.1/Circ.1649，製作中、英文對照版（中文為主、英文為輔）。

(五)、 第 106 次海事安全委員會（MSC）及第 79 次海洋環境保護委員會（MEPC）決議案與通告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)。

(六)、 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。

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

(八)、 其它因執行本案之必要性措施或會議，由航港局與廠商雙方商議後為之。

上述以外之書面或會議審查將視航港局後續規劃方式之需求，於定期與航港局召開之工作會議時再就其急迫性、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	具備我國有效驗船師執照	本計畫負責職務
黃建樺	是	計畫主持人
郭學舉	是	協同計畫統籌
周詠翔	是	協同計畫統籌
吳金翰	是	國際法規諮詢顧問
吳昌政	是	國際法規蒐集分析、文件編撰與翻譯
王昱傑	是	有關涉及船級規範部分議題之研析
葉德生	是	相關決議案與通告內國法化方式評估、文件編撰與翻譯

姓名	具備我國有效驗船師執照	本計畫負責職務
胡平祥	是	檢驗實務專業諮詢顧問
吳靜綺	-	國際法規蒐集與分析
李綺芳	-	決議案及通告文件翻譯及重點資訊彙整
黃斯寬	-	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	-	國際法規文件翻譯、文書管理

第二章、 資料蒐集與研析

一、資料蒐集與研析流程圖

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

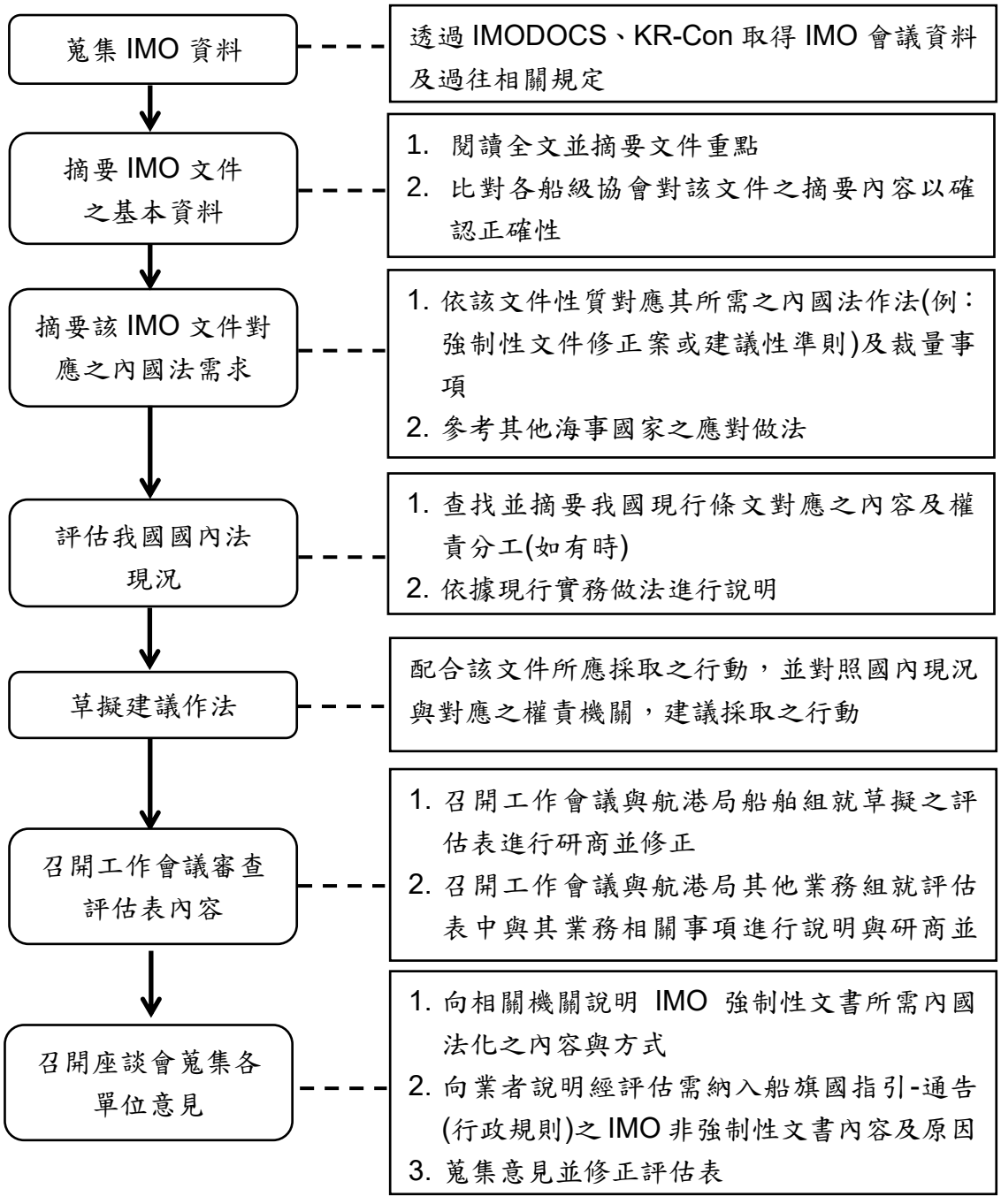


圖 1：資料蒐集與研析流程圖

二、資料蒐集

(一)、MEPC 79 與 MEPC 80 頒布之所有 IMO 公約、決議案與通告

本次 MEPC 79 與 MEPC 80 所發出之相關文件數量整理如下表 2 與表 3，各文件之編號、簡介等併同應處理之方式整理如附件 2。

表 2：MEPC 79 頒布之 IMO 決議案與通告

決議案	10 份文件
通告	9 份文件

表 3：MEPC 80 頒布之 IMO 決議案與通告

決議案	14 份文件
通告	11 份文件

(二)、MSC 106 與 MSC 107 頒布之所有 IMO 公約、決議案與通告

本次 MSC 106 與 MSC 107 所發出之相關文件數量整理如下表 4 與表 5，各文件之編號、簡介等併同應處理之方式整理如附件 2。

表 4：MSC 106 頒布之 IMO 決議案與通告

決議案	13 份文件
通告	25 份文件

表 5：MSC 107 頒布之 IMO 決議案與通告

決議案	19 份文件
通告	31 份文件

(三)、其他海事國家及船級協會針對 IMO 所發出之通告資料蒐集

本計畫蒐集之其他海事國家及船級協會(class)所因應 IMO 會議決議所發出之相關通告如附件 4。

三、資料研析

(一)、評估表格式及填寫原則，如下圖灰底處所示：

<table>
<tr><td colspan="4">決議/通告案基本資訊</td><td>國內法現況說明</td><td colspan="2">建議做法</td></tr>
<tr><td>決議/通告號：</td><td colspan="3">IMO 所發出之對應編號</td><td rowspan="8">1.說明該決議案/通告所涉及之內容對應我國相關法治體例之狀況檢視

2.說明目前國內針對該內容是否已有相關法規或是實務做法</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">若為公約/章程修正案、準則、指南、統一解釋、性能標準：為其所修正(或有關)之公約章節/附錄。(非屬上述情況：則為 N/A。)</td><td rowspan="7">針對國際航線之船舶適用該決議案/通告時，我國所應採取之行動。

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

影響評估(建議修正法律、規則或公告採用時)：
1.若為國際公約之規定或強制性章程修正案，因其為統一之國際標準，故毋須特別針對該規定之實施進行影響評估(為我國落實 III Code 之必要落實規定)。我國航行國際航線之船舶若無遵循國際公約之規定，到訪國外之港口時亦將有留置之風險。故影響評估之寫法架構統一為:「此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致」。
2.若為國際公約之建議性章程或有關提前實施公約修正案之情況，則將針對新造船舶、現成船舶以及該政策實施後對相關業者之影響等面向進行相關評估，並置於評估表中</td><td rowspan="7">針對國內航線之船舶適用該決議案/通告時，我國所應採取之行動</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">該決議案/通告之中英文標題</td></tr>
<tr><td>適用船舶：</td><td colspan="3">該決議案主要適用之船舶種類</td></tr>
<tr><td>影響對象：</td><td colspan="3">該決議案/通告內容之主要影響對象</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>公約修正案、章程修正案、準則、性能標準、統一解釋、指南、其他；性質分為強制性、建議性、資訊性文件等</td><td>生效日期：</td><td>該文件生效日期</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">1.全文翻譯：公約修正案(但不含 IMDG Code、ESP Code、IMSBC Code 或是 IBC Code 之貨物清單等過於技術性或是僅為貨物資訊修正之內容)、文件內容對航政機關具有政策參考性、文件內容雖為船舶技術標準但實務上有使用中文之重大需求。
2.毋須翻譯：該文件內容與航政機關權責較無直接關聯、該文件內容為船舶技術標準且實務上使用皆以原文為主、現行國內航線並無使用該文件內容之需求。
3.摘要翻譯：公約修正案(IMDG Code、ESP Code、IMSBC、IBC Code 中與政策性有關之內容)，以及重要性介於上述兩者之文件，經工作會議協商定之。</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.依據該文件性質對應其所需之內國法做法(依據過往 A.1157(32)中 IMO 預期會員國採取行動之邏輯進行評估)。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：包含船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">列出與該決議案/通告有關之文件以利後續查詢其他相關資料(例如其他國家因應該決議案/通告之做法)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">由研究團隊閱讀該文件全文並比對船級協會對該文件之摘要後，概要簡介該文件之內容</td></tr>
</table>

圖 2：評估表格式及填寫原則

(二)、建議做法與監管方式之評估原則：

1. 我國法制化做法建議評估做法：參照行政程序法、中央法規標準法及司法院及所屬機關法制作業應注意事項相關條文，以表 6 之位階進行研析建議。

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

表 6：法制化位階與情況對照表

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

3. 各 IMO 文件內國法化位階之評估原則流程圖：

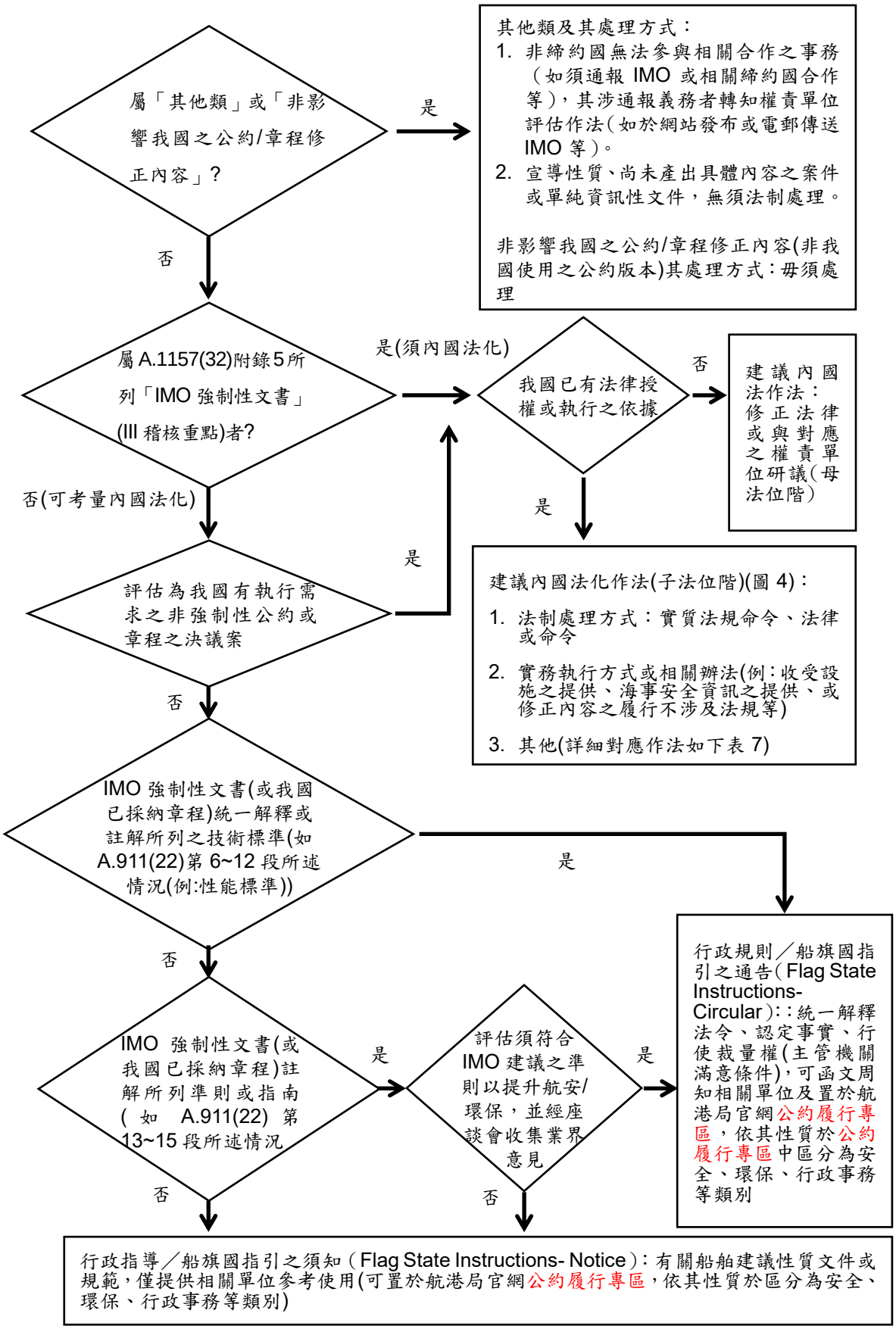


圖 3：各 IMO 文件內國法化位階之評估原則流程圖

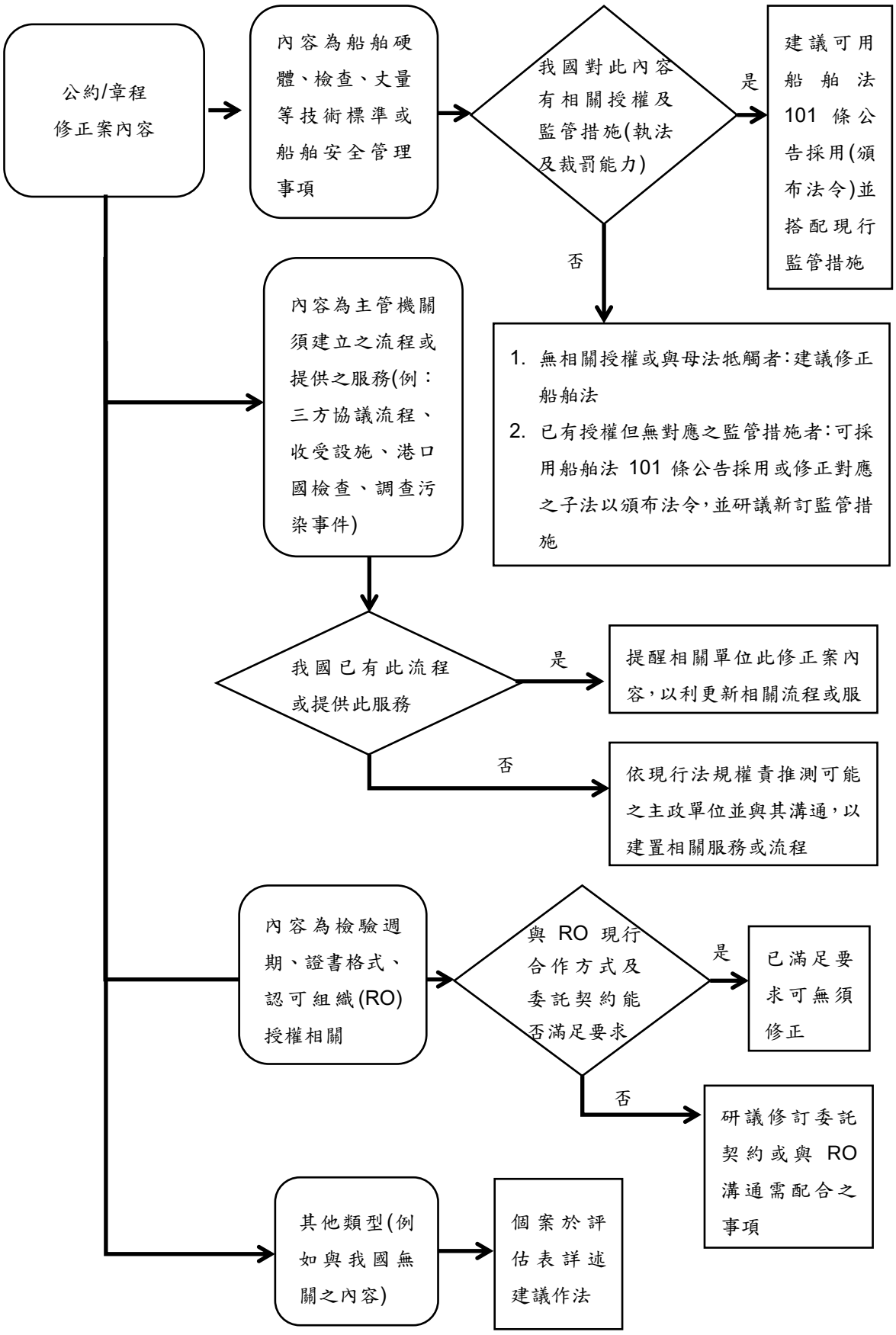


圖 4：公約/章程修正案應採取之建議內國法化作法

表 7：III 稽核重點對照表

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

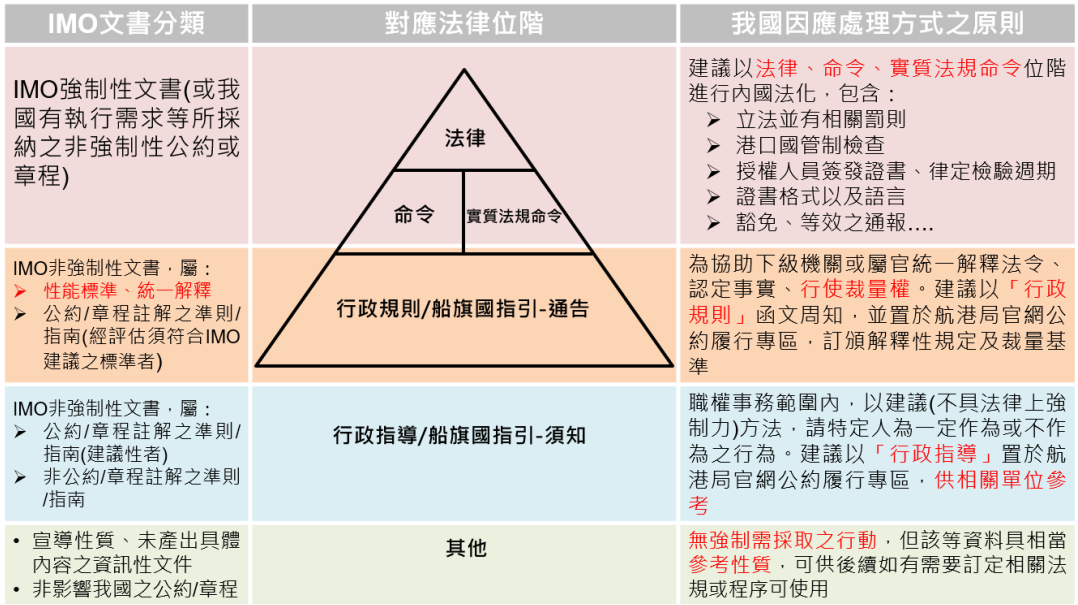


圖 5：IMO 文書與我國法律位階及因應處理原則對照圖

(三)、與航港局工作會議過程

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

第一次工作會議： 於 112 年 5 月 4 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MEPC 79 決議案與通告之內國法化建議方式。

第二次工作會議： 於 112 年 6 月 7 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MSC 106 決議案之內國法化建議方式。

第三次工作會議： 於 112 年 6 月 14 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MSC 106 通告之內國法化建議方式。

第四次工作會議： 於 112 年 8 月 17 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MEPC 80 決議案之內國法化建議方式。

第五次工作會議： 於 112 年 8 月 31 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MSC 107 決議案之內國法化建議方式。

第六次工作會議： 於 112 年 9 月 14 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MEPC 80 通告之內國法化建議方式。

第七次工作會議： 於 112 年 9 月 28 日以線上會議方式召開，重點為擬定 MSC 107 通告之內國法化建議方式。

第八次工作會議： 於 112 年 10 月 6 日以實體會議方式召開，重點為廠商說明「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」相關文件之內國法化評估流程以及原則，以及涉及航港局業務組之內容及建議之處理方式，並提請討論。

上述會議紀錄及簽到表以及期中審查會議回應表如附件 1。經與航港局商議後產出之 MEPC 及 MSC 各文件因應方式表格如附件 2。

第三章、 MSC 跟 MEPC 會議之重要議題

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

一、國際海事組織(IMO)海事安全委員會(MSC)第 107 次會議重點內容

(一)、 海上自主水面船舶(Maritime Autonomous Surface Ships, MASS)章程最新進展及議題討論：

1. 無論自主等級或操作模式，原則上每艘 MASS 仍應有一位船長(Human Master)為其負責，且船長於必要時應能介入船舶操控。
2. 於特定條件下，單一航次內可由多位船長接替負責該船，但同一時間只應由一位船長負責。
3. 遠端操作中心(Remote Operations Centre, ROC)係指：一個不在 MASS 上，但能遠端操作 MASS 所有或部分功能之處所。
4. 遠端操作員(Remote operator)係指：受雇或參與從遠端操作中心操作 MASS 的部分或全部功能的適格人員。
5. 遠端操作員基本上應受航海人員訓練、發證及航行當值標準(STCW)的適當訓練，但具體適任資格將在 MASS 章程中進行規範。至於其是否適用海事勞工公約(MLC)，則另須由國際勞工組織(ILO)審議。
6. 已製定後續 MASS 工作路線圖，將先為 MASS 製定一非強制性章程進行經驗蒐集，並於後續將其轉變為一強制性章程，於 2028 年 1 月 1 日生效。

MSC會期	主要工作節點
MSC 109 (2024下半年)	1. 完稿並採納非強制性之MASS Code 2. 編撰強制性之MASS Code(包含考量新增SOLAS新章節)
MSC 111 (2026上半年)	1. 採納強制性之MASS Code 2. 採納其他對應之公約修正案，以期於2028年1月1日生效

圖 6：MASS Code 主要工作節點

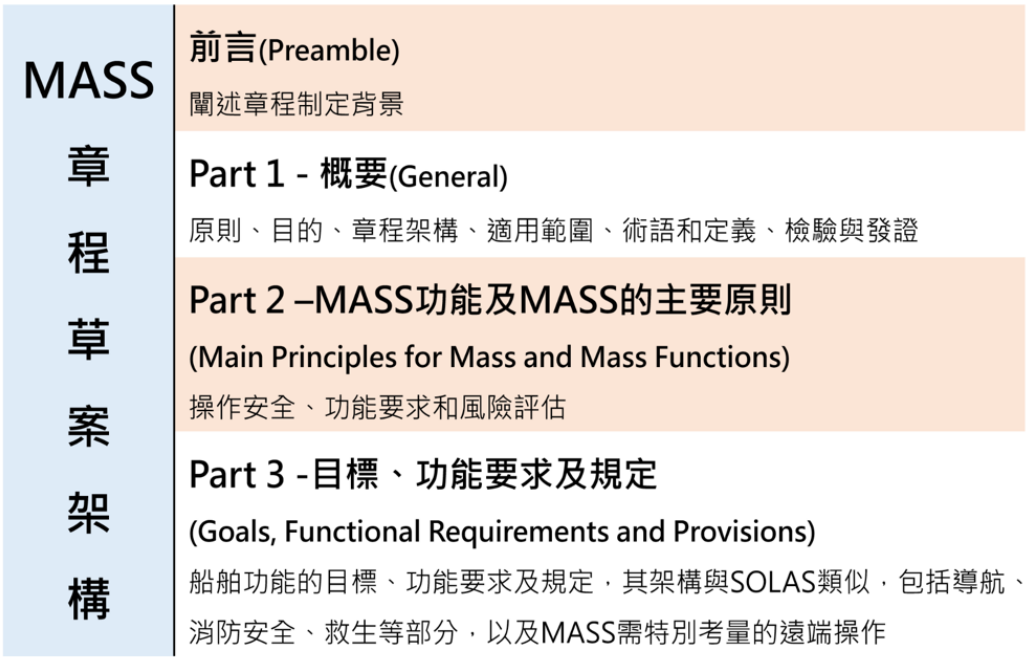


圖 7：MASS Code 草案架構

(二)、為了加強船舶安全，進一步制定有關燃油使用之措施：

1. 本次會議批准了一份有關燃油取樣的 MSC-MEPC 聯合通告，以建立共同之船上燃油取樣制度來取得船上燃油之代表性樣品，該聯合通告後續待 MEPC 批准後將共同發布。

2. 本次會議批准了與燃油閃點以外之參數有關的 SOLAS II-2/4 修正案草案，以確保船上加油與使用燃油時不會危及船舶安全、或對機器性能產生不利影響、或有害於船上人員之健康(Oil fuel delivered to and used on board ships shall not jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery or be harmful to personnel)。該修正案草案預計於 MSC 108 採納。

(三)、批准 SOLAS 第 II-1 章有關應急拖帶裝置之修正案草案：

1. 預計修正 SOLAS 第 II-1 章第 3-4 條規定(應急拖帶裝置及程序)，將應急拖帶裝置要求之範圍，從原本僅適用載重噸(DWT)不小於 20,000 噸的液貨船，擴大到液貨船以外的總噸位(GT)20,000 以上的新造船。

2. 此外，MSC 將為本次修正適用的新造船(液貨船除外)製定一套新的應急拖帶裝置準則以供遵循，並修正現有的液貨船應急拖帶裝置準則(MSC.35(63))，預計 2025 年完成。

3. 該修正案草案預計於 MSC 108 採納，適用修正案生效以後新造總

噸位(GT)20,000 以上的非液貨船。

(四)、批准駛上駛下客船相關消防安全修正案草案：

1. 本次批准 SOLAS 第 II-2 章有關新造和現有駛上駛下客船的的修正案草案，以強化有關火災探測、錄影監控以及滅火系統要求。

2. 該修正案草案預計於 MSC 108 採納，適用於生效日以後之新造船，並預計將追溯部分內容於現成船。

(五)、批准 SOLAS 第 V 章有關貨櫃遺失資訊回報之修正案草案：

1. 背景：由於惡劣天氣、風浪不佳或海事事故(如船舶擱淺或碰撞)，可能會導致貨櫃掉落入海。

2. 因此本次起草修正 SOLAS 第 V 章第 31 條(危險訊息)和第 32 條(危險訊息所需資訊)之修正案草案，要求船長應在發現有貨櫃遺失，或發現有貨櫃漂流在海上後，立即使用標準程序向船旗國、附近船舶和距離最近的沿海國家進行回報。

(六)、批准國際救生設備章程(LSA Code)有關救生艇和救難艇下降速度修正案草案：

1. 因應貨船大型化之趨勢，預計修正 LSA Code 第 6.1.2.8 及 6.1.2.10 條有關救生艇和救難艇下降至水中的速度公式之規定，並律定最大與最小速度限制，以更符合實務狀況。

2. 該修正案預計於 MSC 108 採納。

(七)、批准航海人員訓練、發證及航行當值章程(STCW Code)修正案草案：

1. 為防止和應對欺淩和騷擾，包括性侵犯和性騷擾(Sexual Assault And Sexual Harassment, SASH)，修正 STCW Code。

2. 該修正案草案預計於 MSC 108 採納。

(八)、其他議題：

1. 批准國際航線船舶之港口岸電服務操作安全臨時準則(註：該準則不適用於入塢和其他停駛期間維護和修理的供電)。

2. 批准有關船舶使用液化石油氣(LPG)燃料之安全臨時準則。

3. 批准漁船船員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW-F Convention)修正案草案，並批准新制定之漁船船員培訓、發證和航行當值標準章程(STCW-F Code)草案，預計於 MSC 108 採納。

二、國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會(MEPC)第 80 次會議降低船舶溫室氣體排放議題

(一)、MEPC 80 採納 2023 年 IMO 降低船舶溫室氣體排放戰略

1. 該戰略目標包含以下五點：

   i、持續提高新造船能效以降低船舶碳強度：持續複審並加嚴船舶設計能效要求。

   ii、降低國際航運碳強度：2030 年國際航線船舶碳強度(每單位運輸量所產生之二氧化碳排放量(CO_2 emissions per transport work))應降低至少 40%(與 2008 年數值相比)。

   iii、增加採用零(或接近零)溫室氣體排放技術的燃料或能源：2030 年國際航線船舶所使用的能源占比，應至少有 5%(最好能達到 10%)來自零排放(或接近零排放)的溫室氣體排放技術或燃料。

   iv、國際航運溫室氣體排放量達成淨零排放：盡快使國際航運的溫室氣體排放達到峰值，並在 2050 年左右(by or around)實現溫室氣體淨零排放。

   v、國際航運達成溫室氣體淨零排放的中間查核點：2030 年國際航運的年度溫室氣體排放量(與 2008 年數值相比)至少減少 20%(最好能減少 30%)；2040 年國際航運的年度溫室氣體排放量(與 2008 年數值相比)至少減少 70%(最好能減少 80%)。

2. 此外，減排目標將考慮到本次 MEPC 80 所批准之海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA 準則)，以避免將國際航運的溫室氣體排放轉移到其他行業，以達到減少總體溫室氣體排放的目標。

3. IMO 後續預計於 MEPC 86(2027 年夏季)啟動對本次採納之 2023 年 IMO 降低船舶溫室氣體排放戰略進行複審及修正，並預計 MEPC 88(2028 年秋季)完成。

4. 2023 年 IMO 降低船舶溫室氣體排放戰略目標示意圖如下。

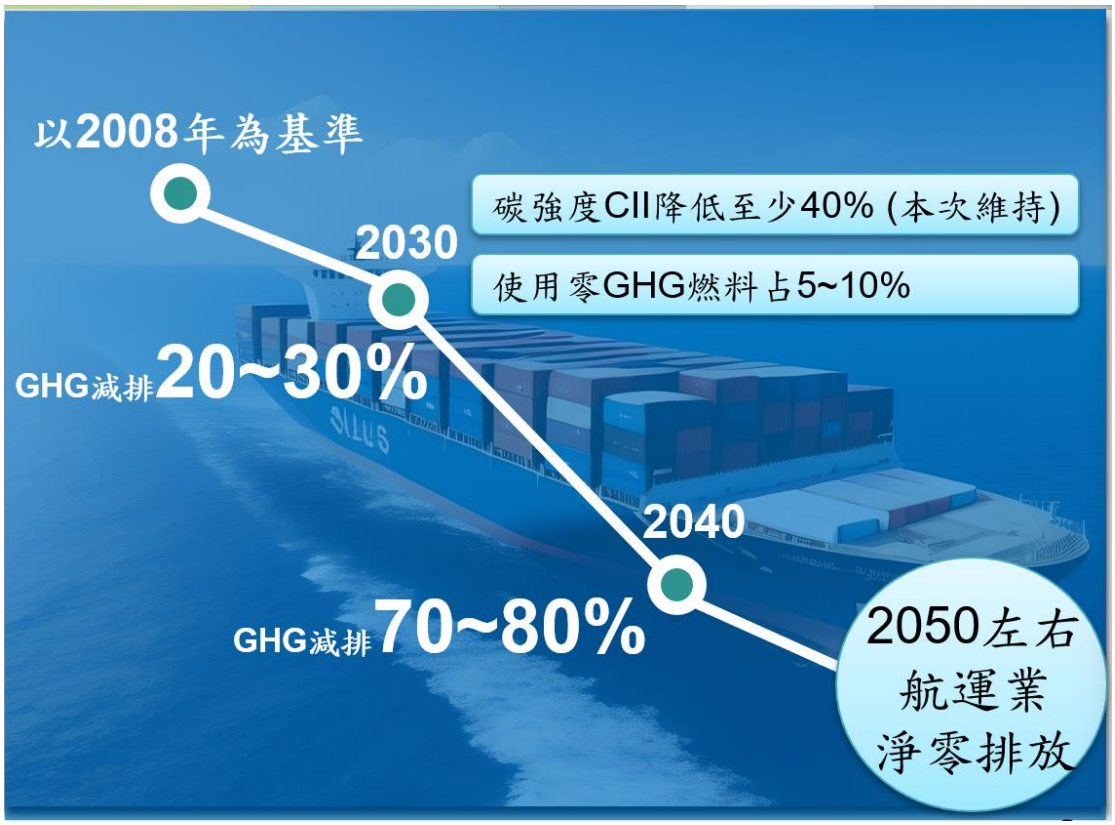


圖 8：2023 年 IMO 降低船舶溫室氣體排放戰略

(二)、降低船舶溫室氣體排放短中期措施：

1. IMO 降低船舶溫室氣體排放短期措施(2023-2026 年)：

i、 IMO 於 2021 年 6 月 10-17 日所舉行之 MEPC 76 視訊會議中通過「現成船能源效率指數(Energy Efficiency Existing Ship Index , EEXI)」以及「碳強度指標(CII)」等兩項新規定，自 2022 年 11 月 1 日起生效。

ii、 EEXI(現成船能源效率指數，Energy Efficiency Existing Ship Index)：。EEXI 將對所有適用 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)。

iii、 CII(碳強度指標，Carbon Intensity Indicator)：CII 將要求「總噸位 5,000 以上且適用 EEDI 船型」之船舶，於 2023 年 1 月 1 日前須於其船舶能效管理計畫(SEEMP)製定其 CII 達成計畫並經認可組織(RO)認可簽發符合確認書(CoC)，並自 2024 年 1 月 1 日起，每年需計算並回報其年度 CII 值，等級按優劣分為 A 級到 E 級。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重新送審取得 RO 認可。

2. IMO 降低船舶溫室氣體排放中期措施(2026 年~)：

i、 背景：依據先前 MEPC 規劃，本次會議將從會員國所提案之眾多中期措施草案中，遴選出後續做法，並整併成一籃子方案(Basket of Measures)，方案要素中需包含：技術性(Technical)及經濟性(Economic)。

ii、 技術性措施(Technical Measure)：幾乎所有會員國都支持溫室氣體燃料標準(GFS)方案，要求船舶在每一日曆年所使用的燃料/能源的溫室氣體強度不得超過 IMO 所規定的強度標準，並藉由逐漸加嚴的方式，減少國際航線船舶的全生命週期溫室氣體排放。後續將再針對此概念繼續延伸至修正案草案，並將考慮到與經濟性措施結合之可行性。

iii、 經濟性措施(Economic Measure)：有眾多會員國支持普徵溫室氣體排放稅，以最簡單的經濟性措施進行並協助縮小傳統燃料和零碳燃料之間的成本差距，同時間，亦有其他會員國因擔心對開發中國家的發展造成重大負面影響而反對普徵稅收的方案。此外，亦有部分會員國提到該措施應具備一定的彈性(例如費用減免、獎勵或盈餘機制)、以及任何的經濟性措施都不應導致雙重徵稅/付款。鑒於本次會議仍無法確定具體的經濟性措施方案，MEPC 將於後續再繼續審查經濟性措施的提案。

Iv、後續 MEPC 預計於 2025 年完成並批准中期方案的內容。

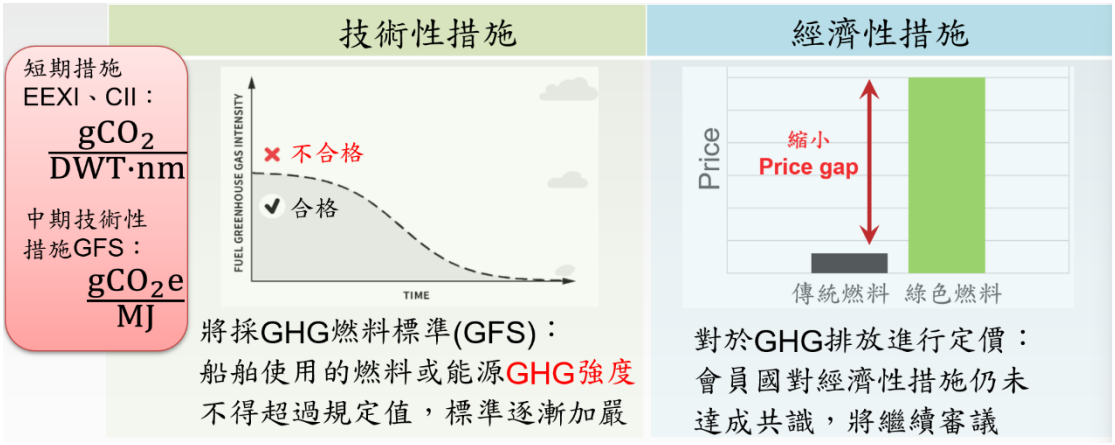


圖 9：IMO 降低船舶溫室氣體排放中期措施

目標日期(Target dates)	里程碑(Milestones)	
	對備選一籃子中期措施進行全面影響評估	對備選中期措施進行發展與制定
MEPC 80 (2023年夏季)	啟動全面影響評估	啟動發展中期措施的工作計劃第三階段(Phase III)
MEPC 81 (2024年春季)	臨時性報告 (Interim report)	確定(Finalization) 一籃子措施
MEPC 82 (2024年秋季)	最終報告 (Finalized report)	
MEPC 83 (2025年春季)		批准(Approval)相關措施
額外的1或2天MEPC會議 (2025年秋季:MEPC 83後6個月)		採納(Adoption)相關措施
自採納後16個月(2027年)		相關中期措施生效

圖 10：IMO 中期措施後續發展里程碑

(三)、海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(Guidelines on Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels, LCA Guidelines)(LCA 準則)：

1. 本次批准海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA 準則)，船舶使用能源的溫室氣體範疇涵蓋至燃料自開採/產製到最終使用(Well to Wake)的概念(示意圖如下)。除計算 CO_2 排放量外，CH_4 及 N_2O 亦依全球暖化潛勢(GWP100)換算成二氧化碳當量(CO_2e)並納入計算。

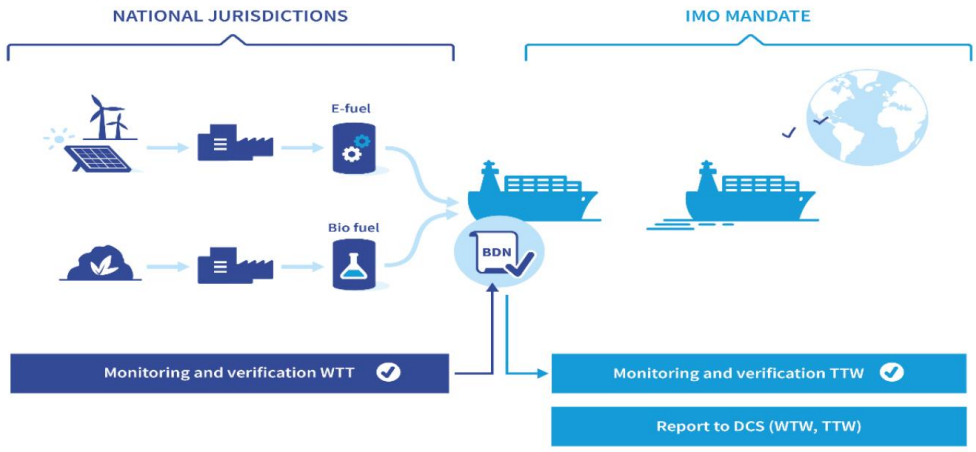


圖 11：海運燃料全生命週期溫室氣體示意圖

(備註：實務上，前端油井到油艙(WtT)數值可由燃料交付單(BDN)提供給船方，後段油艙到艉流(TtW)數值則可依現行 IMO DCS(燃料消耗數據收集)進行統計。)

(四)、有關船上碳捕捉系統(On-board carbon capture system)議題：本次 MEPC 會議已啟動有關船上碳捕捉和儲存(On-board carbon capture and storage)的討論工作，但決議將進一步的討論延至下一次溫室氣體排放會間工作組(預計在 2024 年 3 月舉行的 MEPC 81 的前一周舉行)中進行研議。

(五)、有關船舶使用替代燃料之相關法規發展路線圖，整理目前最新 IMO 進度如下圖。

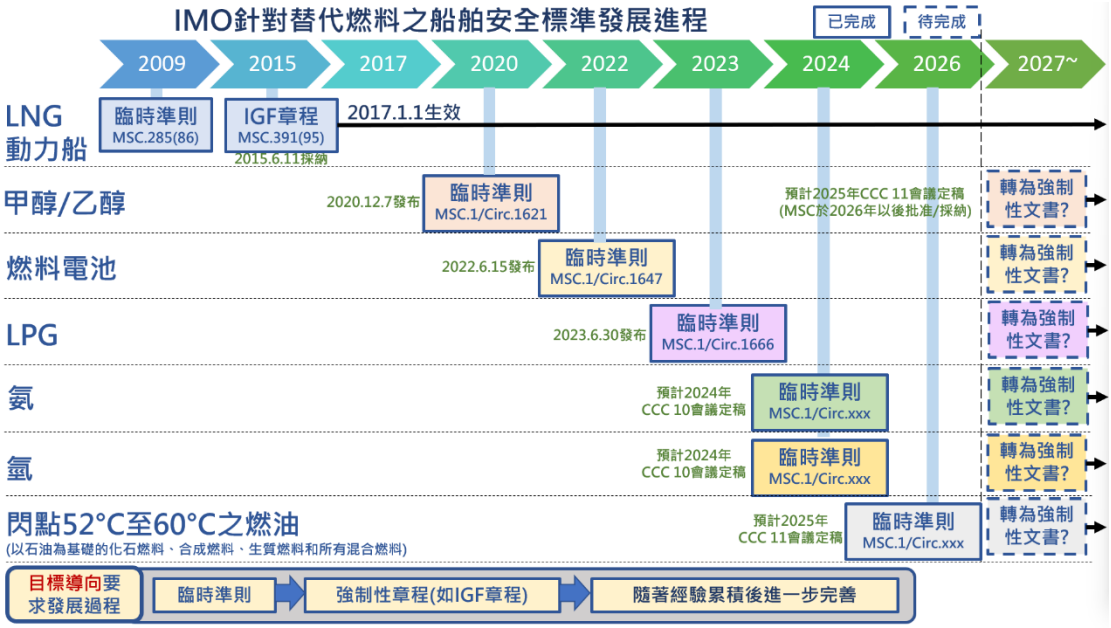


圖 12：IMO 替代燃料之相關法規發展路線圖

三、安全與無害環境船舶資源回收國際公約整理

(一)、公約介紹：

1. IMO 於 2009 年在香港舉行的國際外交會議上，採納「安全與無害環境船舶資源回收國際公約(Ship Recycling Convention)，其目的為確保船舶拆解時不會對人員的健康、安全及環境造成危險。

2. 該公約目的為防止船舶在整個營運生命期間和船舶回收期間對人類健康和環境造成重大風險。公約針對船舶上可能存有的危害性物質如石綿、重金屬、多氯聯苯(PCBs)、消耗臭氧層物質等加以規範及處理。公約的主要規則涉及船舶的設計、構造、操作、拆解前準備，及拆解廠的設備與操作，另加入檢驗與發證的要求，以建立強制性的機制。

(二)、 公約生效門檻：

達到下列條件之日起 24 個月後生效：達 15 個國家批准； 這些國家的合計商船總噸位占世界商船總噸位的 40%； 這些國家合計最大年度拆船量(過去十年內)不得低於其商船總噸位的 3%。

(三)、 目前簽署現況：

孟加拉(Bangladesh)及賴比瑞亞(Liberia)已於今年 6 月簽署該公約，使得該公約達 22 個締約國、合計商船總噸位達到約 45.81%、合計最大年度拆船量(過去十年內)達商船總噸位的 3.31%，滿足公約生效門檻，將於 2025 年 6 月 26 日生效。

(四)、本公約適用範圍：

1. 適用對象：總噸位 500 以上之新造船與現成船，以及船舶回收設施(拆船廠)。

   補充：船舶係指在海洋環境中作業或曾經作業過的所有船舶類型，包括潛水器、浮塢(floating craft)、浮式平台、自升式平台、浮式儲油裝置(FSU)和浮式生產儲油卸油裝置(FPSO)、設備被拆除或被拖曳之船舶。

2. 不適用對象：軍艦、海軍輔助艦、政府所屬非營利船舶、永久活動於國內水域之船舶。

(五)、 危害物質清單(Inventory of Hazardous Materials, IHM)：

1. Part I：公約附件 1 和附件 2 所列在船舶結構和設備中的危害物質及其位置和大致數量。公約禁止或限制新安裝附件 1 所列的危害物質，若有新安裝附件 2 所列的危害物質，應進行記錄。(Part I 應依據 2023 IHM 製定準則(MEPC.379(80)決議案)進行製定，在船上進行驗證，並在船舶營運期間進行維護。在船上安裝新的機械、設備或其它材料時，應提供必要的材料聲明(Material Declarations ,MD)和供應商的材料符合聲明(Supplier's Declaration of Conformity ,SDoC)。當 Part I 所列項目被移除或更換時，應對 Part I 進行更新。)

2. Part II：船舶營運期間產生之對拆船人員健康造成潛在危害之廢料。

3. Part III：普通消耗品(備品、物料)之庫存，其中可能含有非船舶組成部分的潛在危害物質。

4. 補充：Part II 及 III 所製定的詳細危害清單將隨船送到拆船廠。

公約附件1之物質	公約附件2之物質		其他
A-1 石綿 A-2 多氯聯苯 A-3 消耗臭氧物質 A-4 AFS(有機錫)	B-1 鎘及其化合物 B-2 鉻(6價)及其化合物 B-3 鉛及其化合物 B-4 汞及其化合物	B-5 多溴化聯苯 B-6 多溴二苯醚 B-7 多氯化聯萘 B-8 放射性物質 B-9 短鏈氯化石蠟	C類 潛在危害項目 D類 潛在含有危害物質的常規消耗品

圖 13：安全與無害環境船舶資源回收國際公約所列之危害物質

(六)、為符合公約要求，船舶應採取的行動：

1. 新造船(公約生效後簽約者，或無簽約但於公約生效後 6 個月以後安龍者或公約生效後 30 個月交船者)：
交船時須備有經檢驗發證之 IHM Part I(包含公約附件 1 及附件 2)。以及依據船廠供應商所提供之材料聲明(Material Declaration，MD)

2. 現成船：
須備有經驗證之 IHM Part I (公約附件 1 為強制性，附件 2 為自願性)。須於公約生效後 5 年內(2030 年 6 月 25 日)或拆船前(以先到者為準)完成檢驗及發證(IHM Part I 之製定應依照 IHM Part I 準備程序蒐集相關資訊，製作檢查計畫，說明船上檢查及取樣方法)。

2. 各階段準備事項整理如下圖。

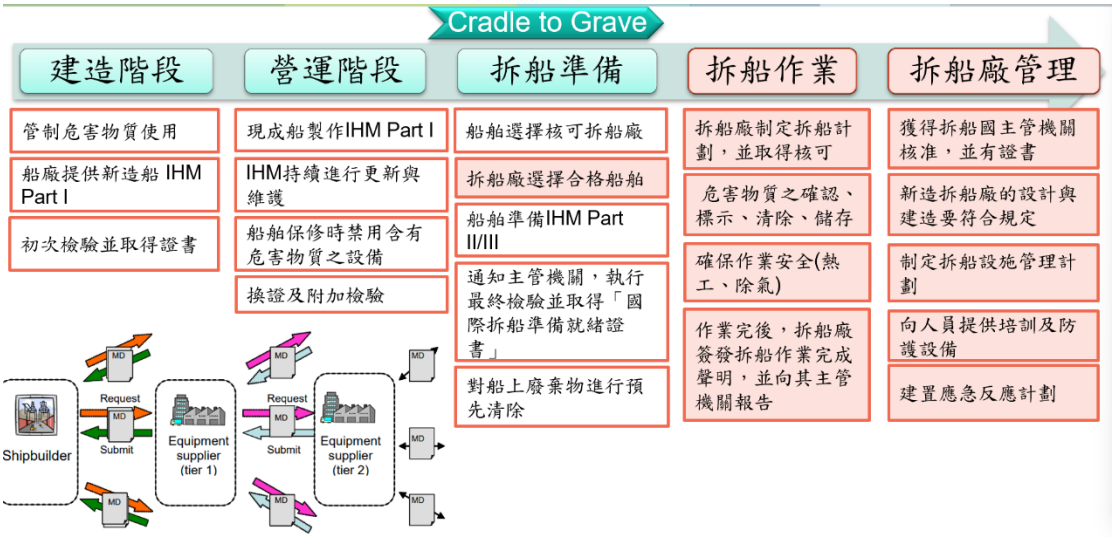


圖 14：安全與無害環境船舶資源回收國際公約各階段準備事項流程圖

(七)、檢驗及發證：

1. 初次檢驗：

- 時間點：新船投入營運前或現成船在國際 IHM 證書簽發前。

- 檢驗內容：驗證 IHM Part I 符合公約要求，簽發國際 IHM 證書。

2. 換證檢驗：

   - 時間點：期限應由主管機關定之，並最長不應超過 5 年。
   - 檢驗內容：驗證 IHM Part I 符合公約要求，換發國際 IHM 證書。

3. 額外檢驗：

   - 時間點：應船舶所有人要求，在船舶之結構、設備、系統、配件、布置、材料經過改變、重大維修或改裝後。
   - 檢驗內容：驗證船舶經改變、改裝或重大維修後仍符合公約要求，並對 IHM Part I 進行必要之修正。

4. 最終檢驗：

   - 時間點：船舶退役前和拆船開工前。
   - 檢驗內容：驗證 IHM(Part I、Part II 及 Part III)、拆船計畫及拆船廠資格等，並簽發「國際拆船準備就緒證書(Ready for Recycling Certificate ,RfRC)」，該證書效期不超過三個月。

(八)、拆船廠要求

1. 拆船廠應依據 2012 安全與環境無害拆船準則(MEPC.210(63)決議案)，製定一份拆船廠計畫(Ship Recycling Facility Plan, SRFP)，確認拆船廠的管理系統、操作、程序和技術，已最大限度地降低對人員健康的風險，並減少對環境的不利影響。該 SRFP 應經授權的主管機關批准。

2. 依據拆船廠授權準則(MEPC.211(63)決議案)，拆船廠應取得其主管機關或其認可組織之授權，並持有有效的船舶回收授權文件(Document of Authorization to conduct the Ship Recycling, DASR)。

3. 拆船前，拆船廠應依據 2011 拆船計畫製定準則(MEPC.196(62) 決議案)，為其回收的每艘船舶製定船舶特定拆船計畫(Ship Specific Recycling Plan, SRP)。SRP 應建基在 SRFP 所規定的操作流程，並考量到船舶所有人在 IHM(Part I、II 及 III)中所提供的資訊。每份 SRP 應經授權的主管機關默許(tacitly)或明確(explicitly)批准。

4. 拆船廠應只接受符合公約要求以及經授權回收之船舶。

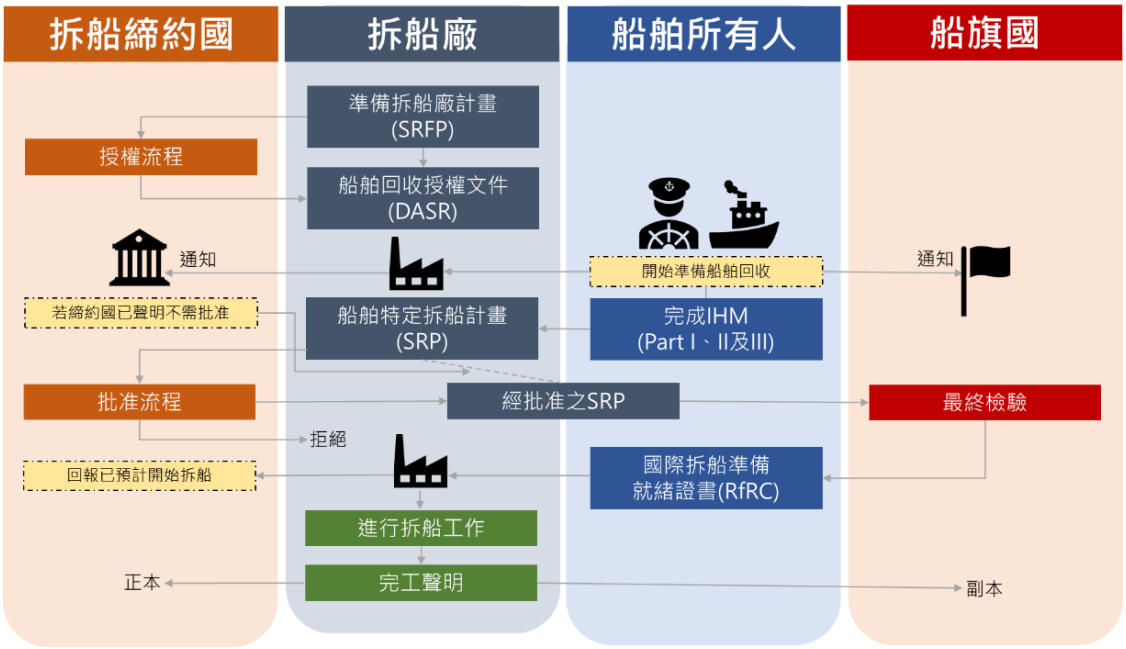


圖 15：從準備到完工的拆船流程圖

(九)、公約附件：

1. 公約附件 1-公約管制物質：內容包含石綿、多氯聯苯、氟氯碳化物、臭氧層破壞物質、防污系統中破壞生物之有機錫等。
2. 公約附件 2-IHM 清單至少應列物質：內容包含公約附件 1 表格的物質、鎘及鎘化物、鉛及鉛化物、汞及汞化物、多溴聯苯、放射性物質等。
3. 公約附件 3-國際危害物質清單證書格式。
4. 公約附件 4-國際拆船準備就緒證書格式。
5. 公約附件 5-拆船廠授權書格式。
6. 公約附件 6-已預計開始拆船回報格式。
7. 公約附件 7-拆船完工聲明格式。

(十)、相關準則：

1. 2011 年拆船計畫製定準則(MEPC.196(62) 決議案)。
2. 2012 年安全與環境無害拆船準則(MEPC.210(63)決議案)。
3. 拆船廠授權準則(MEPC.211(63)決議案)。
4. 2009 年危害物質清單製定準則(MEPC.179(59)決議案)。

5. 2011 年危害物質清單製定準則(MEPC.197(62)決議案)。

6. 2015 年危害物質清單製定準則(MEPC.269(68)決議案)。

7. 2023 年危害物質清單製定準則(MEPC.379(80)決議案)。

8. 2012 年船舶回收公約船舶檢驗與發證準則(MEPC.222(64)決議案)。

9. 2012 年船舶回收公約船舶檢查準則(MEPC.223(64)決議案)。

第四章、 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 2023 年 10 月 13 日於交通部航港局(敦南大樓 1 樓演講廳)舉辦成果座談會。座談會邀請對象包含：交通部航政司、經濟部、環境部、環境部資源循環署、環境部化學物質管理署、國家通訊傳播委員會、海洋委員會、農業部漁業署、中塑海運、中鋼運通公司、台塑海運公司、台灣航業公司、四維航運、光明海運、協榮航業公司、東聯航運公司、長榮海運公司、能源航運、國昌海運、陽明海運、萬海航運、裕民航運、億洋航運、德勝航運、慧洋海運、百麗航運股份有限公司、台灣電力公司、台灣燃油公司、台灣中油股份有限公司、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、高雄市造船技師公會、台灣港務股份有限公司、中華民國全國漁會、中華民國船長公會、中華海員總工會。

(二)、 為本次座談會共計出席 50 人，座談會之簡報內容、簽到表、保單影本及繳款證明如附件 4。座談會議程如下表：

表 8：座談會議程表

時間	議程
13:30～14:00	報 到
14:00～14:10	航港局代表致詞
14:10～14:50	海事安全委員會(MSC)第 106、107 屆會議及海洋環境保護委員會(MEPC)第 79、80 屆會議決議案與通告評估結果與建議
14:50～15:00	中場休息
15:00～15:25	IMO 重點議題分享
15:25～16:30	綜合討論與總結
16:30～17:00	賦 歸

二、座談會會議紀錄

(一)、 本座談會之目的，在於向我國相關單位摘要說明後續國際公約規定、執行準則/指南、性能標準、相關參考文件，以及目前國際海事組織討論之重點議題，並提供相關因應建議。藉由座談會之方式，使各單

位了解我國後續航政政策執行方向，並提供一討論空間，針對後續因應之疑問或實務執行之難處進行分享討論。

(二)、本次座談會，關於本案之內國法化建議做法以及評估結果，業者無額外修正建議，但針對 IMO 以及歐盟溫室氣體減排議題，業者希望能夠持續追蹤以及關注後續發展，相關紀錄如下：

表 9：座談會意見及回應說明

意見	現場回應說明
一、 四維航運 林暐傑 襄理	
(一)、目前除 IMO 公約規定外，部分區域規定之進程超前於 IMO，如近期歐盟將強制使用岸電，大陸長江亦推行船舶使用岸電，將會涉及船舶岸電設備之改裝，建議未來研究內容可納入追蹤。 (二)、有關 IMO 淨零碳排規定，就現行情況尚無零碳排燃料可供使用。此外，因低碳燃料之熱值較傳統燃料低，考量到船舶大小、燃料儲存空間等限制，使用雙燃料的方式亦無法適用於各類型船舶，請問目前是否有相關見解或方向?	(一)、廠商回應：有關強制使用岸電要求，目前 IMO 尚未有強制要求，但歐盟 FuelEU Maritime 已有規定，目前 IMO 有針對使用岸電提供臨時性準則，CR 亦有制定相關規範，後續將會持續關注追蹤相關議題。 (二)、廠商回應：依現階段各機構及船級協會之預估，2050 年時全部採用同一種替代燃料之可能性較低(不同船型最佳解可能不同)。對於後續如何實現淨零碳排規定，就目前情形來看，較難以提供明確之方向，因其所涵蓋之範疇包含船舶、港口、人員培訓等，CR 亦有持續蒐集相關資料，後續若有進一步資訊更新，亦將舉辦相關研討會向我國航商分享資訊。
二、 陽明海運 王祥全 工程師	
(一)、就目前 IMO 規定，在淨零排放方面，尚未納入碳捕捉之計算，請問後續會有機會納入相關計算嗎? (二)、有關船舶排放碳補償之計算，是否相關設施需安裝於船上才可計算，或是以岸上設施協助	(一)、廠商回應：有關碳捕捉納入相關計算部分，在 IMO MEPC 第 79 次會議時已有會員國提出，但在 MEPC 第 80 次會議時推遲該議題之討論，目前預計將於 MEPC 第 81 次會議時會討論修正相關公式(如能源效率設

之情形亦可納入計算?	計指數(EEDI)、現成船能源效率指數(EEXI)及碳強度指標(CII))，將碳捕捉之計算納入。 (二)、廠商回應：在本次 MEPC 採納之 LCA 準則中已納入兩種碳補償計算，包含燃料生產過程使用捕捉的二氧化碳製成燃料的碳補償、以及在船上碳捕捉系統所產生之碳補償。
三、 中鋼運通 邱存慶 經理	
(一)、針對 IMO 所提出之溫室氣體燃料標準(GFS)方案，後續可能會針對船上使用燃料之溫室氣體(GHG)強度值進行限制，並逐步加嚴，請問後續是否會如 FuelEU Maritime 訂定相關罰則?	(一)、廠商回應:就目前來看，GFS 方案與 FuelEU Maritime 之規定相近。但目前 GFS 方案之發展尚未成熟，尚未討論出相關基線值數據、折減頻率、折減強度、是否採用集體合規以及罰則，需待後續 MEPC 81 討論結果才能夠得知。
四、 中鋼運通 曾令榜 協理	
(一)、為了因應船舶 CII 評級，岸電的使用是目前較為關注之議題，據了解，我國減排相關規定係由環保署訂定。目前我國相關大型港口已有相關岸電建置推動計畫，在電壓部分國際主流上是使用 6,600V，但亦有使用 440V 或 220V 之情形，想請教目前國內港口岸電建置是否有相關標準或政策? (二)、國外部份船旗國(如巴拿馬)有要求該旗船舶需每年進行遠距識別與追蹤系統(LRIT)之測試，請問我國後續是否會有相關規定? (三)、過去曾收到航港局寄送相關通告之公文，請問後續是否可檢視並重新發布給我國航商，以利我國航商遵循航港局之指示	(一)、航港局船舶組回應：有關使用岸電減少船舶排放議題，在法規面應係由環境部負責統籌，而設備及營運面則由各臺灣港務公司負責。目前港務公司已針對七大商港提出五年規劃建設方案。據了解，目前部分專用碼頭已出租航商使用，港務公司原則上持開放配合態度，協助相關岸電設施建置之需求。 (二)、有關 LRIT 之監管： 1. 航港局船舶組回應：法制上是由船旗國要求船舶定期發送相關資訊，我國原則上是以公約要求為主，其他船旗國之額外規定可做為參考。 2. 廠商回應：有關巴拿馬要求該籍船舶 LRIT 需每年進行測試之規定，其背景主要係因應該國

辦理相關作業?	船隊眾多，故為了提升 LRIT 之回報率，巴拿馬先後發布一系列相關通告，提醒船舶注意 LRIT 之回報作業，並於今年新增要求年度測試。故此要求屬於該船旗國之個別規定。 (三)、 航港局船舶組回應：航港局後續將於官方網站提供公約履行專區，相關決議案/通告之文件內容將會公告於該專區以利我國相關單位查找。
五、 長榮海運 傅國唐 經理	
(一)、 有關 IMO 建議可針對 CII 評級為 A 或 B 級之船舶提供相關獎勵之機制，對船舶發展減碳措施將帶來正面效益。建議航港局未來可提供相關機制，以獎勵我國航商相關人員為降低排放所做之努力。	(一)、 航港局船舶組回應：目前我國已有舉辦航海節，針對減排議題已有提供相關鼓勵措施，未來可再研議爭取其他獎勵措施。
六、 環境部資源循環署 李佳芸 特約助理環境技術師	
(一)、 有關全氟辛烷磺酸(PFOS)之回收問題，對於國內已有相關處理機構可協助進行回收，並以焚化方式處理相關物質。	(一)、 感謝提供資訊。



圖 16：座談會照片記錄

第五章、 MSC 跟 MEPC 產出內國法化研析結果

一. 我國國內法現況

(一)、 公告採用之相關法源：

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

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

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

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

(二)、 行政規則之相關法源：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：

1. 關於機關內部之組織、事務之分配、業務處理方式、人事管理等一般性規定。

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

二. 內國法化評估結果與具體修正建議

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

表 10：建議公告採用之 MEPC 79 決議案一覽表

項次	決議案	標題	適用船舶	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
1.	MEPC.360(79)	MARPOL 附錄 V 修正案-有關北極水域港口收受設施及垃圾紀錄簿	所有船舶(垃圾紀錄簿適用於總噸位 100 以上之國際航線船舶)	航港局船舶組 航港局港務組	2024.05.01	擴大垃圾紀錄簿適用範圍至國際航線總噸位 100 以上未滿 400 之船舶	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條以及商港法第 75 條公告採用程序 (包含要求國籍船符合規定及納入港口國管制檢查)	因漁船適用於船舶法，經本案期中審查會議討論，後續漁船將因應航港局公告採用本案後，協助向我國漁船宣導
2.	MEPC.361(79)	MARPOL 附錄 VI 修正案-有關地中海硫氧化物和顆粒物質排放管制區	國際航線會航行至地中海之船舶	航港局船舶組	2024.05.01	將地中海水域納入硫氧化物和微粒物質排放管制區。我國籍船舶航行於 ECA 者應符合排放規定	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	修正案 2024.5.1 生效，但自 2025.05.01 實施
3.	MEPC.362(79)	MARPOL 附錄 VI 修正案-有關北極水域港口區域收受設施，燃料交付單(BDN)應包含之資訊及應提交給 IMO 船舶燃料消耗資料庫之資訊	國際航線船舶	航港局船舶組	2024.05.01	要求燃料供應商於燃料交付單(BDN)中敘明燃料閃點，並提具相關佐證資料(我國籍船舶應配合使用新版 BDN)、更新應提交給 IMO 船舶燃料消耗資料庫之資訊	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	建議可提供予我國經濟部，以評估是否制定相關機制，控管船舶燃料供應商於加油時出具相關閃點證明文件，以符合公約規定。

項次	決議案	標題	適用船舶	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
								另建議可將相關資訊提供予燃料供應商參考。

表 11：建議公告採用之 MEPC 80 決議案一覽表

項次	決議案	標題	適用船舶	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
1.	MEPC.369(80)	壓艙水紀錄簿格式之 BWM 公約附件修正案	國際航線且有壓艙水排放行為之船舶	航港局船舶組	2025.02.01	更新壓艙水紀錄簿格式以及填寫方式	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	配合本次更新內容，IMO 同步批准 BWM.2/Circ.80

表 12：建議公告採用之 MSC 106 決議案一覽表

項次	決議案	標題	適用船舶	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
1.	MSC.520(106)	1974 年海上人命安全國際公約修正案	SOLAS 適用之船舶 (ex. 國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	航港局船舶組	2026.01.01	要求船舶燃料交付單 (BDN)應包含閃點符合規定之證明	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	建議可提供予我國經濟部，以評估是否制定相關機制，控管船舶燃料供應商於加油時出具相關閃點證明文件，以符合公約規定。另建議可將相關資訊提供予燃料供應商參考。

項次	決議案	標題	適用船舶	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
2.	MSC.521(106)	1974 年海上人命安全國際公約修正案	總噸位 500 以上且載運超過 12 名工業人員之國際航線船舶	航港局船舶組 航港局港務組	2024.07.01	新增工業人員(IP)船舶之相關要求，並明訂工業人員不屬於乘客	船舶法正因應本案規定辦理相關修法程序，以納入工業人員(IP)相關概念及定義。 建議待船舶法修正通過後，再依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用本修正案。 另建議同時公告採用 MSC.418(97) 決議案，以利與國際公約規定接軌，即我國船舶可按照本決議案之規定，在 2024 年 7 月 1 日前依據 MSC.418(97)決議案申請認可，並於公約生效後符合相關追溯規定，以載運超過 12 名工業人員投入營運。	建議同時公告採用 MSC.418(97) 決議案，以利與國際公約規定接軌。即我國船舶可按照本決議案之規定，在 2024.7.1 前依據 MSC.418(97) 決議案申請認可，並於公約生效後符合相關追溯規定，以載運超過 12 名工業人員投入營運
3.	MSC.523(106)	國際船舶載運散裝液化氣體構造及設備章程修正案	SOLAS 適用且載運液化氣體之船舶(液化氣體船)	航港局船舶組	2026.01.01	對於低溫使用之材料，納入高錳沃斯田鋼之相關應用及測試要求	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	
4.	MSC.524(106)	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案	SOLAS 適用且使用氣體或其他低閃點燃料之船舶	航港局船舶組	2026.01.01	對於低溫使用之材料，納入高錳沃斯田鋼之相關應用及測試要求	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	

項次	決議案	標題	適用船舶	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
5.	MSC.525(106)	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程修正案	SOLAS 適用之散裝船及油輪	航港局船舶組	2024.07.01	(1) 中檢及換證檢驗時散裝船壓載水艙檢查(註：不含船齡0~5 年中檢)：塗層狀況未達「狀況良好」者，若該次不換新/處理，則後續每年都須針對該艙檢驗。 (2) 船齡超過 20 年且船長 150m 以上之雙殼散裝船，換證檢驗時，鄰近貨艙之空艙塗層屬「狀況欠佳」，若該次不換新/處理，或從建造時就沒有採用硬塗層，則後續每年都須針對該空艙檢驗	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	
6.	MSC.526(106)	國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程 (IBC Code)修正案	載運散裝化學危險品之船舶	航港局船舶組	2024.07.01	修正破損穩度中有關水密門之要求，以與 SOLAS 一致。	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	
7.	MSC.527(106)	國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)	總噸位 500 以上且載運超過 12 名工業人員之國際航線船舶	航港局船舶組 航港局港務組	2024.07.01	訂定有關工業人員(IP)船舶之細節要求。(包含船舶硬體標準、人員訓練、兼載危險品之規定)	船舶法正因應本案規定辦理相關修法程序，以納入工業人員(IP)相關概念及定義。 建議待船舶法修正通過後，再依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採	建議委由我國認可組織(CR)執行相關檢驗發證業務。

項次	決議案	標題	適用船舶	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
							用，使用該章程之證書格式。 另待船舶法通修正通過後，依據船舶法授權新增工業人員相關子法，以規範國輪應遵循之規則、技術細節、檢驗發證流程、文件格式或統一標準。(補充：因該子法部分技術標準仍用知該章程，故仍有採納之必要)	

表 13：建議公告採用之 MSC 107 決議案一覽表

項次	決議案	標題	適用船舶	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
1.	MSC.532(107)	1974 年海上人命安全國際公約修正案	適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)；及 航行至極區之下船長24公尺以上之漁船、總噸位 300 以上且娛樂用遊艇(非營業用遊艇)、總噸位	航港局船舶組	2026.01.01	1. 新增起重設備以及操錨用絞機之設備及維護要求 2. 消防設備禁用全氟辛烷磺酸(PFOS) 3. 要求新造總噸位3000以上貨櫃船、散裝船安裝電子傾斜儀 4. 對船長 24 公尺以上之漁船、總噸位	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	本案針對極區新增之規定，適用該規定之我國漁船、遊艇及貨船目前尚無航行極區之情形。 電子傾斜儀之規定以及船上起重設備/操錨用絞機之性能要求，

項次	決議案	標題	適用船舶	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
			300 以上但未滿 500 之貨船			300 以上且娛樂用遊艇(非營業用遊艇)、總噸位 300 以上但未滿 500 之貨船，新增航行極區之要求		建議後續可評估是否於船舶設備規則中納入相關規定，以提升船舶安全性。
2.	MSC.534(107)	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書修正案	適用 SOLAS 之貨船(國際航線總噸位 500 以上之貨船)	航港局船舶組	2026.01.01	修正貨船安全設備證書以及貨船安全證書，於船型欄位新增貨櫃船	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	僅為證書格式修正
3.	MSC.535(107)	國際救生設備章程(LSA Code)修正案	SOLAS 適用之船舶(ex. 國際航線客船及國際航線 500GT 以上貨船)	航港局船舶組	2026.01.01	新增對全圍蔽救生艇通風設備之要求。	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	適用 2029.01.01 以後安裝上船者
4.	MSC.537(107)	2000 年高速船安全國際章程修正案	SOLAS 第 X 章所定義之高速船(2002 年 7 月 1 日以後建造)	航港局船舶組	2026.01.01	1. 消防設備禁用全氟辛烷磺酸(PFOS) 2. 修正高速船安全證書設備紀錄頁中，有關浸水衣數量之填寫方式(僅為格式修正)	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	
5.	MSC.538(107)	國際船舶極區水域營運章程修正案	國際航線會航行至極區之船長 24 公尺以上之漁船、總噸位 300 以上且娛樂用遊艇(非營業用遊艇)，以及總噸位 300 以上但未滿 500 之貨船	航港局船舶組	2026.01.01	針對航行至極區，且船長 24 公尺以上之漁船、總噸位 300 以上且娛樂用遊艇(非營業用遊艇)，以及總噸位 300 以上但未滿 500 之貨船，新增航行安全要求。	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	我國船長 24 公尺以上之漁船、總噸位 300 以上且娛樂用遊艇(非營業用遊艇)，以及總噸位 300 以上但未滿 500 之貨船，目前尚

項次	決議案	標題	適用船舶	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化做法	備註
								無航行極區之情形。
6.	MSC.539(107)	國際海事固體散裝貨物章程修正案	適用 SOLAS 第 VI 章裝載大量散裝固體貨物(不含穀物)之船舶	航港局船舶組	2025.01.01	1. 新增貨物密度之定義。 2. 更新散裝固體貨物清單	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	主管機關可自願提前 1 年實施(即 2024.01.01)
7.	MSC.543(107)	2008 年特種用途船舶安全章程修正案	國際航線 2008 年 5 月 13 日以後建造之特種用途船	航港局船舶組	2026.01.01	修正特種用途船舶安全證書設備紀錄頁中，有關浸水衣數量之填寫方式	於生效日前半年開始辦理船舶法第 101 條公告採用程序	僅為證書格式修正
8.	MSC.547(107)	2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程修正案	2012 年 1 月 1 日以後建造之海上移動式鑽探裝置	航港局船舶組	2024.01.01	明確禁止新造或現成海上移動式鑽探裝置(MODU)安裝含石綿之設備。	建議配合最近一次船舶法第 101 條公告程序一起公告採用	本案主要為過往條文撰寫方式有些部分不夠明確，故調整寫法

表 14：MEPC 79、MEPC 80、MSC 106、MSC 107 產出內容位階屬法律、命令、實質法規命令，但建議以其他方式進行內國法化之案件一覽表

項次	相關文件編號	建議主政單位	標題	後續建議做法
1.	MEPC.359(79)	航港局船舶組	MARPOL 附錄 I、II 及 IV 修正案-有關北極水域港口收受設施及 IOPP 證書及證書副頁格式(2024 年 5 月 1 日生效)	該修正案內容並不涉及我國權責，另查該證書修訂屬於勘誤性質(查我國國際防止油污染證書副頁格式 B 已為正確內容)，故建議毋須處理
2.	MEPC.360(79)	農業部漁業署	MARPOL 附錄 V 修正案-有關北極水域港口收受設施及垃圾紀錄簿(2024 年 5 月 1 日生效)	建議可評估後續是否/如何訂定我國籍漁船備有垃圾紀錄簿之相關監管方式。
3.	MEPC.362(79)	經濟部	MARPOL 附錄 VI 修正案-有關北極水域港口區域收受設施，燃料交付單(BDN)應包含之資訊及應提交給 IMO 船舶燃料消耗資料庫之資訊(2024 年 5 月 1 日生效)	建議可評估是否制定相關機制，控管我國船舶燃料供應商於加油時出具相關閃點證明文件，以符合公約規定。
4.	MSC.520(106)		1974 年海上人命安全國際公約修正案(2026 年 1 月 1 日生效)	

項次	相關文件編號	建議主政單位	標題	後續建議做法
5.	MEPC.369(80)	農業部漁業署	壓艙水紀錄簿格式之 BWM 公約附件修正案(2025 年 2 月 1 日生效)	建議可評估後續是否/如何訂定我國籍漁船備有相關壓艙水紀錄簿之監管方式
6.	MSC.532(107)	農業部漁業署	1974 年海上人命安全國際公約修正案(2026 年 1 月 1 日生效)	因現行漁船航行水域由於漁政機關核定，建議可評估後續是否/如何訂定我國籍漁船若航行極區之監管方式
7.	MSC.538(107)		國際船舶極區水域營運章程修正案(2026 年 1 月 1 日生效)	
8.	MSC.540(107)	航港局船員組	1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約修正案(2025 年 1 月 1 日生效)	本次修正案允許締約國簽發船員電子證書(補充：IMO 並未禁止日後使用紙本證書，而是紙本跟電子皆可使用) 建議可評估我國船員相關證書後續是否使用電子證書，並可參考 MSC.541(107)以及 MSC.1/Circ.1665 之指引，制定相關要求及認證方式。
9.	MSC.541(107)		航海人員訓練、發證及航行當值標準章程 A 部分修正案(2025 年 1 月 1 日生效)	

(二)、 內國法位階屬行政規則，且建議函文周知認可組織(RO)、造船廠以及船聯會，並置於航港局官網公約履行專區(安全/環保)：

表 15：屬行政規則，且建議函文周知認可組織(RO)、造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區之案件一覽表

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
船舶能源效率議題	環保	MEPC.364(79)	2022 年新船能源效率設計指數(EEDI)達成值之計算方法準則	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	航港局船舶組	修正能源效率設計指數(EEDI)達成值之計算方法準則，納入乙烷之相關參數，並澄清軸發電機扣除值以及載重線之計算規定	建議依據 IMO 所建議之計算方式以與國際上計算 EEDI 方式相同	無	我國認可組織(RO)、環境部、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
		MEPC.365(79) MEPC.374(80)	2022 年能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證準則及其修正案	國際航線適用能源效率設計指數(EEDI)船型之總噸位 400 以上船舶	航港局船舶組	修正 2022 年能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證準則，更新相關參考文獻版次。並澄清在計算裝載率(filling rate)時應依據 IGF 及/或 IGC 章程的艙櫃裝載限制值(loading limit)。	建議依據 IMO 所建議之檢驗發證方式以與國際上針對 EEDI 檢驗發證做法相同。	無	我國認可組織(RO)、環境部、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
		MEPC.375(80)	2021 年為符合現成船能源效率指數(EEXI)而採用的軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則修正案(MEPC.335(76)決議案)	國際航線適用能源效率設計指數(EEDI)船型總噸位 400 以上之船舶	航港局船舶組	1. 澄清使用儲備功率時應提交那些佐證文件(例如遇到的預期海況)及相關紀錄給主管機關或 RO 進行驗證 2. 新增儲備功率使用之報告格式，以統一回報格式	建議依據 IMO 所建議之軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則以與國際上做法相同	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
		MEPC.1/Circ.905	有關使用生質燃料於防止船舶污染國際公約附錄 VI 規則 26、27 及 28(DCS 與 CII)之臨時指南	國際航線適用能源效率設計指數(EEDI)船型總噸位 5,000 以上之船舶	航港局船舶組	有關使用生質燃料之船舶，MPEC 80 批准一臨時性指南(2023 年 10 月 1 日生效)，提供生質燃料 C_f 的計算方式。	建議我國採用該指南，使我國使用生質燃料之船舶，在後續因應 CII 與 DCS 規定時得以依循	2023 年 1 月 1 日	我國認可組織(RO)、燃料供應商、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
船舶壓艙水管理議題	環保	MEPC.370(80)	壓艙水管理和壓艙水管理計畫製定準則(G4)(MEPC.127(53)決議案)修正案	原則適用國際航線且有壓艙水排放行為之船舶	航港局船舶組	修正壓艙水紀錄保存、報告以及壓艙水紀錄程序之相關內容	建議依據 IMO 所建議之壓艙水管理和壓艙水管理計畫製方式以與國際上做法相同	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
		MEPC.371(80)	壓艙水交換準則(G6)(MEPC.288(71)決議案)修正案	原則適用國際航線且有壓艙水排放行為之船舶	航港局船舶組	修正壓艙水紀錄保存/報告以及報告格式所引用之文件	建議依據 IMO 所建議之壓艙水交換方式以與國際上做法相同	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
		BWM.2/Circ.66/Rev.4 BWM.2/Circ.66/Rev.5	船舶壓艙水及沉積物管理國際公約及壓艙水管理	國際航線且有壓艙水排放行為之船舶	航港局船舶組	1. 有關壓艙水管理系統(BWMS)之調試試驗時機、證書填寫方式，以及	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
			系統章程之統一解釋			構件精度校正/檢查之時機，提供統一解釋。 2. 有關船舶經重大改裝後，其應符合 D-2 標準之時程及國際壓艙水管理證書上填寫欄位內容之解釋。			國聯合會、造船廠
		BWM.2/Circ.80	壓艙水紀錄保存及報告指南	國際航線且有壓艙水排放行為之船舶	航港局船舶組	協助填寫壓艙水紀錄簿(BWRB)，並提供新版壓艙水報告表格(BWRF)以及自願逐艙記錄壓艙水操作之表格。	建議依據 IMO 所建議之壓艙水紀錄保存及報告指南以與國際上做法相同	無	航港局港務組、航務中心(PSC)、我國認可組織 (RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
防止船舶污染國際公約(MARPOL)之統一解釋	環保	MEPC.1/Circ.795/Rev.7 MEPC.1/Circ.795/Rev.8	防止船舶污染國際公約附錄 VI 之統一解釋	所有船舶	航港局船舶組	1. 使用生質燃料(Biofuel)及合成燃料之要求； 2. 蒸發氣體需計入燃料消耗數據收集； 3. 回報能源效率設計指標要求值(Required EEDI)/計算值(Attained EEDI)之時機； 4. 碳強度指標(CII)評級符合聲明填寫方式； 5. 船舶能源效率管理計畫第 III 部份(SEEMP Part III)的3年執行計畫起算年之判定； 6. CII 矯正計畫之目標年計算方式；	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致。	無	航港局港務組、臺灣港務股份有限公司、航務中心(PSC)、我國認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會、經濟部、燃料供應商

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
						7. 使用電子燃料交付單(BDN)之功能要求。			
防止船舶污染國際公約(MARPOL)相關性能標準	環保	MEPC.368(79)	2014 船上焚化爐標準規格(MEPC.244(66)決議案)修正案	裝有容量4,000瓩(kW)以下焚化爐之船舶	航港局船舶組	澄清關於焚化爐之廢物堆放空間之防火要求，僅須符合SOLAS 第 II-2 章即可	依公約要求，性能標準須不低於 IMO 建議之標準，故建議採用 IMO 之標準	無	我國認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
防止船舶污染國際公約(MARPOL)之其他議題	環保	MEPC.381(80)	MARPOL 附錄 I 規則 15.3、15.5 及 34.3~34.5 特殊區域排放要求於紅海和亞丁灣生效之日期	國際航線預計航行至紅海和亞丁灣之船舶	航港局船舶組	通知 MARPOL 附錄 I 特殊區域排放要求將於 2025 年 1 月 1 日起於紅海和亞丁灣生效	建議採用該決議案有關 MARPOL 附錄 I 特殊區域生效時程，以與國際做法一致	2025 年 1 月 1 日	航港局船員組、農業部漁業署、輪船商業同業公會全國聯合會
		MEPC.382(80)	MARPOL 附錄 V 規則 6 特殊區域排放要求於紅海生效之日期	國際航線預計航行至紅海之船舶	航港局船舶組	通知 MARPOL 附錄 V 特殊區域排放要求將於 2025 年 1 月 1 日起於紅海生效	建議採用該決議案有關 MARPOL 附錄 V 特殊區域生效時程，以與國際做法一致	2025 年 1 月 1 日	航港局船員組、農業部漁業署、輪船商業同業公會全國聯合會
海上人命安全國際公約(SOLAS)之統一解釋	安全	MSC.1/Circ.1276/Rev.1	經修訂之海上人命安全國際公約第 II-2 章統一解釋	SOLAS 適用之船舶 (ex.國際航線客船及國際航線總噸位500 以上貨船)	航港局船舶組	修正原先該通告統一解釋之文字，以與 SOLAS 公約內容寫法一致，明確相關規定適用範圍	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致	2023 年 6 月 5 日(適用 2023 年 6 月 5 日以後建造之船舶)	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
		MSC.1/Circ.1362/Rev.2	海上人命安全國際公約第 II-1 章之統一解釋	適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際	航港局船舶組	新增對於 SOLAS 第 II-1 章規則 3-8(拖曳和繫泊設備)以及 13.2.3(客船艙壁甲板下方水密艙壁之開口)之解釋	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
				航線總噸位500以上貨船)					
		MSC.1/Circ.1655	海上人命安全國際公約第II-2章之統一解釋	SOLAS適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位500以上貨船)	航港局船舶組	針對A級隔艙之通風導管(ventilation ducts)或其套管之防火要求；以及管件、電纜及通風管道貫穿B級防火隔艙之要求，提供統一解釋	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致	無	我國認可組織(RO)、造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會
		MSC.1/Circ.1673	海上人命安全國際公約第II-1章規則1.1.3之統一解釋	適用SOLAS之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位500以上貨船)	航港局船舶組	SOLAS第II-1章中，所述「2024年1月1日之前建造的船舶」和「2024年1月1日以後建造之除散裝船和液貨船以外之多貨艙貨船」之適用範圍提供統一解釋	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
年國際完整穩度章程(IS Code)之統一解釋	安全	MSC.1/Circ.1537/Rev.2	2008年國際完整穩度章程之統一解釋	適用SOLAS之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位500以上貨船)	航港局船舶組	澄清該統一解釋對於對泛水角度($\varnothing_f$)之解釋之定義適用於該通告 Part A(強制性規定)及Part B(建議性) (註：不影響實務做法)	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)之統一解釋	安全	MSC.1/Circ.1667	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)中有關燃料準備室不得位於露天甲板之統一解釋	SOLAS適用之船舶且使用氣體或其他低閃點燃料者	航港局船舶組	澄清燃料艙接頭空間要求應用於非露天甲板上之燃料準備室之設計規定	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致。	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
		MSC.1/Circ.1670	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)之統一解釋	SOLAS適用之船舶且使用氣體或其他低閃點燃料者	航港局船舶組	對國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code) 9.2.2條所述：「將燃料輸送到燃料消耗裝置(consumer)之管路系統，其設	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
						計應能在一道屏壁(barrier)失效時，不會導致管路系統洩漏到周圍區域，從而對船上人員、環境或船舶造成危害」提供統一解釋			
國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)之統一解釋	安全	MSC.1/Circ.1668	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)中有關液化天然氣(LNG)加注船上安裝之加注歧管布置之統一解釋	SOLAS 適用之液化天然氣(LNG)加注船	航港局船舶組	澄清 LNG 加注船配備額外之貨物轉運設備(包括轉運裝載臂、加油臂、轉運軟管、減速器、短管件和轉運軟管捲盤)，應被視為貨物歧管的一部分，符合 IGC 貨物區火災探測和防火規則第 11.3.1.4、11.3.1.5、11.4.1、11.4.3 和 18.10.3.2 段的規定。	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
		MSC.1/Circ.1669	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)之統一解釋	SOLAS 適用之船舶且載運液化氣體者(液化氣體船)	航港局船舶組	針對液化氣體船之新船檢驗發證，以及對於驗船師之檢驗方式提供指引	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
國際救生設備章程(LSA Code)及高速船安全國際章程(HSC Code)之統一解釋	安全	MSC.1/Circ.1674	國際救生設備章程(LSA Code)、1994 年及 2000 年國際高速船安全章程(HSC Code)之統一解釋	適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	航港局船舶組	救生艇及救難艇中使用 LED 防水手電筒之要求提供解釋。 1. 如果 LED 電子手電筒中任何一個 LED 燈泡發生故障不影響其他 LED 燈泡正常工作，則不需要備用 LED 燈泡； 2. 可以接受提供額外的防水手電筒作為一套備用電池和備用燈泡之替代方案。	建議採用該統一解釋，以與國際做法一致	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
海上人命安全國際公約	安全	MSC.188(79)/Rev.2	經修訂之符合海上人命安全國際	符合 SOLAS 規則 XII/12 之散	航港局船舶組	說明若艙底水位探測器兼用水位，且安裝高度低於內底板	依公約要求，性能標準須不低	2024 年 1 月 1 日	我國認可組織(RO)、造船廠、

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
(SOLAS)相關性能標準			公約(SOLAS)規則 II-1/25、II-1/25-1 和 XII/12 之船舶水位探測器性能標準	裝船、符合 SOLAS 規則 II-1/25 單艙貨船(除了散裝船以外)、符合 SOLAS 規則 II-1/25-1 的多艙貨船(除散裝船及液貨船以外)		上表面，則應從舭水井(bilge well)底部開始測量往上 0.3 公尺	於 IMO 建議之標準，故建議採用 IMO 之標準		輪船商業同業公會全國聯合會
		MSC.530(106)	經修訂之電子海圖顯示和資訊系統(ECDIS)性能標準	國際航線使用 ECDIS 之船舶	航港局船舶組	因應 ECDIS 設備已有最新發展(如電子航海圖傳輸更新功能)，故更新設備之性能標準。	依公約要求，性能標準須不低於 IMO 建議之標準，故建議採用 IMO 之標準	2029 年 1 月 1 日	我國認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
海上人命安全國際公約(SOLAS)相關準則及指南	安全	MSC.544(107)	經修訂之救生設備測試建議案(MSC.81(70)決議案)修正案	海上人命安全國際公約(SOLAS)適用之船舶(國際航線之客船及總噸位 500 以上之貨船)	航港局船舶組	修正救生衣、浸水衣、救生艇、全圍蔽救生艇、硬式快速救難艇以及充氣式快速救難艇之測試要求	建議採用該設備測試標準，使我國國際航線船舶之設備測試要求與國際公約要求一致	無	我國認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會、救生設備之服務供應商
		MSC.1/Circ.1315/Rev.1	經修訂之用於保護載運散裝液化氣體船舶之固定式乾粉滅火系統認可準則	SOLAS 適用且載運液化氣體之船舶(液化氣體船)	航港局船舶組	1. 對於乾粉滅火系統，新增對於乾粉之測試內容。 2. 用於保護液化氣體船舶之固定式乾粉滅火系統，將不限制其成分(過去僅能用碳酸氫鈉或碳酸氫鉀)	建議依據 IMO 所建議之用於保護載運散裝液化氣體船舶之固定式乾粉滅火系統認可準則以與國際上做法相同	2023 年 7 月 1 日	我國認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
		MSC.1/Circ.1387 MSC.1/Circ.1387/Corr.1	經修訂之應用於機艙空間之固定式水基區域消防系統認可準則	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位500以上貨船)	航港局船舶組	針對機艙空間之固定式水基區域消防系統，提供系統、布置以及測試之標準，以供認可相關設備時使用 IMO修正原通告(MSC.1/Circ.1387)測試範例標示缺漏之問題	建議依據IMO所建議之應用於機艙空間之固定式水基區域消防系統認可準則以與國際上做法相同	無	我國認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
		MSC.1/Circ.1430/Rev.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	SOLAS 適用之船舶 (ex.國際航線客船及國際航線 500GT以上貨船)	航港局船舶組	將原本通告內「淨空高度(free height)」一詞修正為「高度(height)」以避免誤會。 (註：將影響固定式水基滅火系統安裝高度)	建議依據IMO所建議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以與國際上做法相同	2024年1月1日以後安裝之設備	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，以及造船廠
		MSC.1/Circ.1454/Rev.2	製定和批准可能液化或動態分離的固體散裝貨物的取樣、測試和控制水分含量程序之準則	適用SOLAS第VI章裝載大量散裝固體貨物(不含穀物)之船舶	航港局船舶組	對於固體散裝貨物的取樣、測試和控制水分含量程序，納入動態分離(Dynamic separation)之概念	建議依據IMO所建議之可能液化或動態分離的固體散裝貨物的取樣、測試和控制水分含量程序之準則執行，以與國際上做法相同	2023年12月1日(配合MSC.500(105)決議案)	航務中心(PSC)、輪船商業同業公會全國聯合會
		MSC.1/Circ.1395/Rev.6	可免除固定式滅火系統或固定式滅火系統對其無效的固體散裝貨物清單	適用SOLAS第VI章裝載大量散裝固體貨物(不含穀物)之船舶	航港局船舶組	修正可免除固定式滅火系統或固定式滅火系統對其無效的固體散裝貨物清單之貨物種類清單	建議依據IMO所建議之免除固定式滅火系統之貨物清單以與國際上做法相同	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
船舶符合傳輸遠距識別與追蹤系統(LRIT)議題	安全	MSC.263(84)/Rev.1	船舶遠距離識別和追蹤之性能標準和功能要求	國際航線之客船、高速客船，總噸位 300 以上之貨船、高速貨船，及海上移動式鑽探裝置	航港局船舶組	針對 LRIT 應用服務商(Application Service Provider, ASP)以及 LRIT 數據中心(LRIT Data Centre)之傳輸資料內容要求，新增船型(Type of ship)項目；並取消要求數據中心公布費用等條文	依公約要求，性能標準須不低於 IMO 建議之標準，故建議採用 IMO 之標準	無	航港局航安組、我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、LRIT 數據中心、LRIT 應用服務商
		MSC.1/Circ.1259/Rev.9	遠程識別與追蹤系統技術文件第 I 部分	國際航線之客船、高速客船，總噸位 300 以上之貨船、高速貨船，及海上移動式鑽探裝置	航港局船舶組	本案為 LRIT 之技術規範，本次針對 LRIT 訊息處理流程，新增：LRIT 數據交換(IDE)、LRIT 數據分布方案(DDP)及 LRIT 數據中心(DC)在傳遞資訊時，應透過公開金鑰基礎建設(Public Key Infrastructure, PKI)驗證身分	依公約要求，性能標準須不低於 IMO 建議之標準，故建議採用 IMO 之標準	無	航港局航安組、我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、LRIT 數據中心、LRIT 應用服務商
		MSC.1/Circ.1307/Rev.1	船舶符合傳輸遠距識別與追蹤系統(LRIT)資訊要求之檢驗發證指南	國際航線之客船、高速客船，總噸位 300 以上之貨船、高速貨船，及海上移動式鑽探裝置	航港局船舶組	補充海上移動式鑽探裝置可適用 2009 MODU Code(僅文字修正，不影響實質內容)	建議依據 IMO 所建議之檢驗發證方式以與國際上針對 LRIT 檢驗發證做法相同。	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、LIRT 應用服務商(ASP)
海上人命安全國際公約(SOLAS)之其他議題	安全	MSC.1/Circ.1676	符合 MSC.511(105)、MSC.511(12)、MSC.511(105)決議案修訂之新版全球海上遇險及安全系統(GMDSS)設備性	SOLAS 第 IV 章適用之船舶(ex. 國際航線客船及總噸位 300 以上貨船)	航港局船舶組	通知原定 2024 年 1 月 1 日以後安裝之特高頻無線電(VHF)、中頻(MF)、中高頻(MF/HF)無線電和 Inmarsat-C 需符合新性能標準，但因實務上不可行，故邀請各會員國可考量將新版性能標準設備之	建議公告該資訊文件以使我國船舶設備適用之性能標準與國際一致。	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議納入行政規則之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
			能標準可用性之延期			適用時間點延後至 2028 年 1 月 1 日。			

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

表 16：屬行政規則，但考量實務需求尚毋須立即處理之案件一覽表

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議日後處理之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
防止船舶污染國際公約(MARPOL)之其他議題	環保	MEPC.373(80)	2023 年廢棄物熱處理設備(TWTD)準則	裝有廢棄物熱處理設備(TWTD)的船舶	航港局船舶組	一、 廢棄物熱處理設備(TWTD)是指透過熱作用來處理船上產生之垃圾的設備，而非使用 2014 年船上焚化爐標準規範(MEPC.244(66)決議案)第 2.2 段所定義之焚化爐。TWTD 包括廢棄物減少裝置(waste reduction unit)本身，以及其它必要輔助系統和設備。 二、 TWTD 可依據 MARPOL 附錄 VI 規則 4 等效於 MARPOL 附錄 VI 規則 16 規定的船上焚化爐，可取代	因實務上尚未有急切需求，故可先存參，待日後有航商欲使用廢棄物熱處理設備時以行政規則認可	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議日後處理之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
						傳統焚化爐，並處理垃圾及其它船上廢棄物。			
		MEPC.2/Circ.28	依據防止船舶污染國際公約附錄 II 及國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程臨時分類之液體物質	化學液體船	航港局船舶組	更新散裝液體物質臨時分類清單 補充說明：若貨物被視為屬於 MARPOL 附錄 I(油類)之複雜混合物，則該貨物將自清單中移除。	因實務上尚未有急切需求，故可先存參，待日後有航商欲載運之化學品未列於 IBC code 時再以行政規則認可並置於航港局官網公約履行專區。	無	我國認可組織(RO)、環境部化學物質管理署、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
船舶壓艙水管理議題	環保	MEPC.372(80)	壓艙水管理公約電子紀錄簿使用準則	原則適用國際航線且有壓艙水排放行為之船舶	航港局船舶組	提供有關壓艙水管理公約電子紀錄簿之認可方式以及聲明書格式	因 BWM 公約規則 A-1 和 B-2 有關使用電子紀錄簿的修正案草案尚未正式採納(預計於 MEPC 81 採納)，故可配合屆時 MEPC 81 採納之修正案生效時程同步處理	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
海上人命安全國際公約(SOLAS)相關準則	安全	MSC.1/Circ.1453/Rev.2	國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)中未列出的貨物特性及其運輸條件提交資訊和填寫格式之準則	適用 SOLAS 第 VI 章裝載大量散裝固體貨物(不含穀物)之船舶	航港局船舶組	對於未列於 IMSBC Code 之散裝貨物，其貨物評估內容納入動態分離(Dynamic separation)之概念。	本案主要使用對象為固體散裝貨物出口國，我國實務上尚無需求，待日後有載運相關貨物時再以行政規則認可並置於航港局官網公約履行專區	配合 MSC.500(105)生效日期(2023.12.1)	航務中心(PSC)、我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
		MSC.1/Circ.1662	操錨用絞機準則	適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際	航港局船舶組	訂定操錨用絞機之相關設計/施工/安裝要求、試驗及查驗	建議配合 MSC.532(107)(2026 年 1 月 1 日)生	配合 MSC.532(107)(20	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議日後處理之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
				航線總噸位500以上貨船)		規定、相關證明文件，以及船上操作之建議。	效後再以行政規則認可並置於航港局官網公約履行專區	26年1月1日)	會全國聯合會
		MSC.1/Circ.1663	起重設備準則	適用SOLAS之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位500以上貨船)	航港局船舶組	訂定起重設備之相關設計/施工/安裝要求、試驗及查驗規定、相關證明文件，以及船上操作之建議。	建議配合MSC.532(107)(2026年1月1日)生效後再以行政規則認可並置於航港局官網公約履行專區	配合MSC.532(107)(2026年1月1日)	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)相關準則	安全	MSC.1/Circ.1666	船舶使用液化石油氣(LPG)燃料之臨時安全準則	使用液化石油氣(LPG)作為燃料之船舶	航港局船舶組	參考國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)，並考量液化石油氣(LPG)之特性(如：因應LPG之物理性質(密度))，補充額外要求。 使用低閃點燃料之船舶仍須符合IGF Code之規定	因實務上尚未有急切需求，待日後有航商欲使用液化石油氣(LPG)作為燃料之船舶時再以行政規則認可並置於航港局官網公約履行專區。	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、造船廠
海上移動式鑽探裝置構造和設備章程(MODU Code)之統一解釋	安全	MSC.1/Circ.1671	履行2009年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程規則2.10.3、1989年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程規則2.8.2以及1979年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程規則2.7.2之統一解釋	海上移動式鑽探裝置(MODU)	航港局船舶組	對海上移動式鑽探裝置(MODU)符合無石綿要求之做法提供解釋	因實務上尚未有急切需求，待日後有航商欲使用海上移動式鑽探裝置(MODU)時再以行政規則認可並置於航港局官網公約履行專區	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

議題	公約履行專區之性質分類	決議(通告)案號	標題	適用船舶	建議主政單位	該文件重點	建議日後處理之原因	IMO 建議生效時間	通知單位
安全與無害環境船舶資源回收國際公約	環保	MEPC.379(80)	安全與無害環境船舶資源回收國際公約 (HKSRC)第 2 章	國際航線總噸位 500 以上之船舶(除軍艦或政府使用之非商業船舶)	航港局船舶組	將環丁烶(Cybutryne)列入危害物質清單之監管範疇。	因安全與無害環境船舶資源回收國際公約目前尚未生效(該公約預計 2025 年 6 月 26 日生效)，故可配合屆時公約生效時程同步處理	無	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、造船廠

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

表 17：屬行政指導，且建議置於航港局官網公約履行專區以供相關單位參考之案件一覽表

項次	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	備註(相關單位)
1.	MEPC.376(80)	海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則	海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA 準則)，船舶使用能源的溫室氣體範疇涵蓋至燃料自開採/產製到最終使用(Well to Wake)的概念。除計算 CO_2 排放量外，CH_4 及 N_2O 亦依全球暖化潛勢(GWP100)換算成二氧化碳當量(CO_2e)並納入計算。 該準則主要分成五個主要內容，生產途徑、永續性、燃料生命周期標籤、預設排放值及實際排放值，以及驗證與認證	主管機關、船舶所有人、我國認可組織(RO)
2.	MEPC.378(80)	2023 年管控船舶生物附著以減少侵入性水生物種轉移準則	IMO 針對管控船舶生物附著以減少侵入性水生物種轉移提供之建議，包含生物附著管理計畫(BFMP)格式和生物附著紀錄簿格式	環境部、農業部、海洋委員會、輪船商業同業公會全國聯合會、我國認可組織(RO)
3.	MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2	海上網路風險管理準則	IMO 針對網路風險管理，提供相關影響要素，並整理易受攻擊之項目以及相關行業標準提供各相關單位參考。	航港局各業務組、我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、中華民國船務代理商業同

項次	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	備註(相關單位)
				業公會全國聯合會、中華海員總工會、中華民國船長公會
4.	MEPC.1/Circ.906	經修訂之降低航運造成之水下輻射噪音以解決對海洋生物不利影響之準則	1. 船舶航行於海洋時所產生的水下輻射噪音(Underwater radiated noise, URN)，會對海洋哺乳類動物、魚類等海洋生物造成不良影響。 2. 本準則重點內容如下： 2.1 確定船舶產生 URN 的主要因素(與螺槳、船形、船上機械、艉流以及操作和維護有關)，以及提供設計單位、造船廠、船東可以採取的一般方法。 2.2 提供水下輻射噪音降低管理計畫(URN management plan)及其範例樣本，可作為工具應用於船舶營運、設計、建造及改裝，藉以實現船舶降噪。 2.3 提供適用新船/現成船設計、技術、操作和維護的水下輻射噪音降低方法概要。	輪船商業同業公會全國聯合會、我國認可組織(RO)、造船廠、船舶設計公司
5.	MSC.1/Circ.1374/Rev.1	有關禁止船上使用石綿之資訊	提供船上現有含石綿墊片之後續處理方式。	我國認可組織(RO)、環境部(原環保署)化學物質管理署、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
6.	MSC.1/Circ.1503/Rev.2	電子海圖顯示與資訊系統(ECDIS)–最佳實踐指南	本指南旨在協助電子海圖顯示與資訊系統(ECDIS)順利且安全的在船上使用。鼓勵配備 ECDIS 之船舶營運人等使用本指南，以提高對 ECDIS 之理解程度，並增進使用 ECDIS 之有效性及安全性。	航港局船員組、我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

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

表 18：屬行政指導，但考量實務需求尚毋須立即處理之案件一覽表

項次	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	建議日後處理之原因	相關單位
1.	MSC.1/Circ.1614/Rev.1	經修訂之極區航行船舶救生設備臨時準則	就極區航行船舶其救生設備需要滿足的相關要求提供了詳細的指南。包含考慮環境的特殊條件、最大預期救援時間、救生艇容量、救生艇筏配備、低氣溫環境操作、救生設備結冰、高緯度環境、長黑夜、冰上撤離、集體救生設備等	考量本案為臨時準則，且我國尚無國輪航行於極區，故日後有需要時再行公告	輪船商業同業公會全國聯合會、造船廠、我國認可組織(RO)
2.	MSC.1/Circ.1628/Rev.1	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)	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、防曝衣以及保溫設備) 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。	因我國並未自行生產本案相關救生設備，故日後有需要時再行公告	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、個人救生設備供應商、製作商及檢測單位
3.	MSC.1/Circ.1630/Rev.1 MSC.1/Circ.1630/Rev.2	經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(救生艇筏)	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	因我國並未自行生產本案相關救生設備，故日後有需要時再行公告	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、救生筏供應商、製造商及檢測單位
4.	MSC.1/Circ.1664	經修訂之固體散裝貨物之貨物資訊表	配合 SOLAS 第 XII 章規定以及 MSC.539(107)所修正之國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)，提供固體散裝貨物的貨物訊息表(FORM FOR CARGO INFORMATION FOR SOLID BULK CARGOES)格式範本	考量我國目前並無使用該資訊表之情形，故建議存參，日後有需要時再行公告	我國認可組織(RO)、航務中心(PSC)、輪船商業同業公會全國聯合會
5.	PPR.1/Circ.7/Rev.1	關於產品分級和分類之決定	敘明了有關國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程(IBC Code)指定載運要求之判斷方式	考量我國尚無使用本案之情形，故建議可暫不處理，日後有需要時再行公告	輪船商業同業公會全國聯合會、我國認可組織(RO)、環境部(原行政院環境保護署)、環境部化學物質管理署
6.	MSC.1/Circ.1652	第二代完整穩度標準臨時準則之解釋	此統一解釋旨在提高對第二代完整穩度標準臨時準則之理解與應用。 內容包含： 1. 穩度失效模式之物理描述；	考量本案為臨時準則，尚處於研發階段，故建議存參，日後有需要時再行公告	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、造船廠

			2. 使用脆弱性標準(vulnerability criteria)進行評估之範例； 3. 脆弱性標準中橫搖運動數值模擬的要素； 4. 直接穩度(direct stability)評估指南的理論背景、驗證和應用之範例； 5. 操作措施指南的理論背景、驗證和應用之範例； 6. 負載條件處理之範例		

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

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

項次	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	相關單位
1.	MEPC.366(79)	邀請會員國鼓勵港口與海運業界之間自願合作以減少船舶溫室氣體排放	IMO 為減少船舶溫室氣體排放，針對會員國主管機關、港口主管機關及其他利益攸關方提供相關船舶溫室氣體之減排措施，並鼓勵針對 CII 評為 A 級或 B 級之船舶提供獎勵	航港局企劃組、航港局港務組、航港局航務組、輪船商業同業公會全國聯合會、臺灣港務股份有限公司、經濟部、環境部
2.	MEPC.367(79)	鼓勵會員國發展並提交自願國家行動計畫以解決船舶溫室氣體排放	IMO 鼓勵會員國參與相關節能減排計畫，並提供國家行動計畫之建議措施	航港局企劃組、航港局港務組、航港局航務組、輪船商業同業公會全國聯合會、臺灣港務股份有限公司、經濟部、環境部
3.	MEPC.380(80)	地中海西北部被指定為特別敏感海域	本案內容有對於中大型鯨類有整理相關建議性保護措施之資訊，可供參考	海洋委員會海洋保育署
4.	MSC.528(106)	為確保海上人命安全、海上遇險人員救援和倖存者安全登岸之合作建議案	IMO 提供執行搜救時可採取之行動建議	航港局航安組、航港局船員組、海洋委員會海巡署、輪船商業同業公會全國聯合會、中華海員總工會、中華民國船長公會

項次	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	相關單位
5.	MSC.529(106)	IMO 認可大陸交通通信資訊中心(CTTIC)透過北斗衛星(BDMSS)提供海上移動衛星服務之聲明	告知 IMO 已認可北斗衛星提供全球海上遇險與安全系統(GMDSS)服務	國家通訊傳播委員會
6.	MSC.1/Circ.797/Rev.38	IMO 秘書長依據航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)第 A-I/7 節維護適格人員之名單	IMO 定期更新 STCW 之適格人員(competent persons)名單	航港局船員組
7.	MSC.1/Circ.797/Rev.39			
8.	MSC.1/Circ.892/Rev.1	搜救機關(構)警報指南	為增進搜救效率，IMO 提供向搜救機關(構)通報時，應提供之資訊建議；並針對自身遇險或發現他船遇險時，提供判斷流程之建議	航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家搜救指揮中心、海洋委員會海巡署、基隆海岸電台總台、台北任務管制中心、勤務指揮中心、中華民國全國漁會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、中華民國船長公會、中華海員總工會
9.	MSC.1/Circ.1164/Rev.26	公布關於 1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)締約方提交有關獨立評估報告之資訊，經 MSC 確認所傳遞之資訊，表明該締約方充分且完全實施該公約相關規定	更新經 IMO 確認已充分實施 STCW 公約之締約國清單	航港局船員組
10.	MSC.1/Circ.1164/Rev.27			
11.	MSC.1/Circ.1376/Rev.5	遠程識別與追蹤系統服務計畫之連續性	針對 LRIT 資訊傳輸，IMO 補充說明：LRIT 數據交換(IDE)發生故障時，若該 IDE 具備多個災難恢復(Disaster Recovery, DR)站，則應事先指定 DR 站切換之優先順序。	航港局航安組、LRIT 數據中心、LRIT 應用服務商
12.	MSC.1/Circ.1403/Rev.2	航行警告電傳接收機手冊	配合 SOLAS 更新相關無線電設備名稱，將 safetynet(Inmarsat)改為 International EGC，並刪除舊型設備之相關內容(如窄頻直接印字設備(NBDP))，並提供搜救資訊之內容範例	航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家傳播通訊委員會、基隆海岸電台、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
13.	MSC.1/Circ.1460/Rev.4	船上安裝和使用 VHF 無線電通信設備之有效期限	通知特高頻無線電(VHF)將延至 2028 年 1 月 1 日以後第一次無線電檢驗前更換符合最新之標準。(原要求 2024 年 1 月 1 日以後第一次無線電檢驗前完成更換)	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、國家通訊傳播委員會

項次	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	相關單位
14.	MSC.1/Circ.1557/Rev.1	經修訂之危險區域分類(SOLAS 第 II-1 章規則 45.11 之應用)	對於電氣設備，IMO 提供本文件整理 SOLAS、IBC Code、IGC Code 以及國際電工協會(IEC)準則之規定，供相關單位參考使用，並說明應優先考慮 SOLAS 以及 IMO 相關文件之要求	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
15.	MSC.1/Circ.1656	船舶於遇險情況下全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之操作指南	IMO 將經認可之移動衛星服務(Recognized mobile satellite system, RMSS)之概念納入，更新船舶於遇險情況下全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之操作指南	航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家通訊傳播委員會、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、中華航業人員訓練中心、中華海員總工會、中華民國船長公會
16.	MSC.1/Circ.1657	船舶數位選擇呼叫(DSC)遇險警報之回應程序	IMO 因應 GMDSS 現代化，刪除有關窄頻帶直接印字(NBDP)之相關內容，更新船舶數位選擇呼叫(DSC)遇險警報之回應程序	航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家通訊傳播委員會、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、中華航業人員訓練中心、中華海員總工會、中華民國船長公會
17.	MSC.1/Circ.1658	遇險警報指南	IMO 因應 GMDSS 現代化，刪除有關窄頻帶直接印字(NBDP)之相關內容，更新遇險警報應處程序	航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家通訊傳播委員會、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、中華航業人員訓練中心、中華海員總工會、中華民國船長公會
18.	MSC.1/Circ.1659	透過國際增強型群組呼叫服務傳播搜索和救援相關訊息的指南	透過國際增強型群組呼叫服務傳播搜索和救援相關訊息的指南(提供藉由增強群呼(EGC)傳送搜救訊息之各單位權責)	航港局航安組、航港局船員組、國家搜救指揮中心、海洋委員會海巡署、基隆海岸電台總台、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

項次	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	相關單位
19.	MSC.1/Circ.1660	多人傷亡情況下應急個人無線電設備之訓練和操作指南	提供船舶使用緊急個人無線電設備(Emergency Personal Radio Devices，EPRD)時，相關船員要求以及對乘客應急演練之建議 (註：此設備非國際公約強制要求配置者)	航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會
20.	MSC.1/Circ.1661	傷亡案例和經驗教訓應用於船員教育和培訓之指導框架	IMO 鼓勵各會員國透過全球綜合航運資訊系統(GISIS)之海上傷亡和事故(Marine Casualties and Incidents, MCI)取得海上事故資訊，或回報相關海上事故，並可將相關事故案例及經驗應用於海員教育和培訓	航港局船員組
21.	MSC.1/Circ.1665	船員電子證書使用準則	針對船員電子證書之管理、控制及認證提供相關指引，內容包含電子證書之驗證、安全保障、資料格式、物理保存方式、隱私、特徵等	航港局船員組
22.	MSC.1/Circ.1675	國際航線船舶港口岸上電力供應(OPS)服務之安全操作臨時準則	岸上電力供應(OPS)之應用逐步增加，IMO 提供 OPS 操作相關規定，包含通則、驗證及測試、操作、維護前的安全注意事項以及人員熟悉	航港局港務組、經濟部產業發展署(原工業局)、臺灣港務公司、輪船商業同業公會全國聯合會、我國認可組織(RO)
23.	COLREG.2/Circ.78	分道通航制及相關措施	1. 提供通往切爾諾莫斯克(Chornomorsk)、敖德薩(Odesa)及皮夫登尼港(Pivdennyi ports)之分道通航制。 2. 提供聖巴巴拉海峽(Santa Barbara Channel)之分道通航制。	航港局航務組、輪船商業同業公會全國聯合會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會
24.	SN.1/Circ.342	分道通航制外之其他路徑措施	1. 提供潮岬外海(Shio-no-Misaki)之推薦航線； 2. 修正加州沿岸應避開區域(A.711(17)決議案)； 3. 提供滑輪嶺(Pulley Ridge)之禁止錨泊區(no anchoring area)範圍； 4. 提供瓦登群島之貨櫃船建議分道通航制之建議。	航港局航務組、輪船商業同業公會全國聯合會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會
25.	MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2	典範課程的建置、審查和驗證指南	更新和標準化 IMO 典範課程的建置、審查和驗證過程之建議，可做為後續相關典範課程的建置、審查和驗證程序之指引	航港局船舶組、航港局船員組、航港局航安組、航港局港務組、航務中心(PSC)
26.	MSC-MEPC.6/Circ.21	安全、防污以及回報之國家聯絡點	IMO 定期更新各國家聯絡點之相關資訊	航港局航安組、航港局港務組、輪船商業同業公會全國聯合會、海洋委員會、農業部漁業署

(七)、 經評估該 IMO 文件無涉及內國法化之必要性且毋須特別處理者：

表 20：經評估無涉及內國法化之必要性且毋須特別處理之案件一覽表

項次	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	原因
1.	MEPC.363(79)	2012 年區域收受設施計畫發展準則(MEPC.221(63))修正案	因應 MEPC.359(79)、MEPC.360(79)、MEPC.362(79)MARPOL 附錄 I、II、IV、V 和 VI 修正案，IMO 建議該區域性收受設施計畫參照 MEPC.363(79)決議案修正之 2012 年區域性收受設施計畫發展準則(MEPC.221(63)決議案)製定，本次會議修正準則以納入與北極水域相關之內容	此內容屬於評估原則之「其他類」，係提供給海岸線與北極水域相鄰之國家使用
2.	MEPC.1/Circ.885/Rev.1	經修正之候選方案對會員國造成影響的評估程序	針對 IMO 降低溫室氣體排放戰略中所包含之短期、中期、長期措施可能會對於會員國之影響做出評估之流程	此內容為 IMO 在針對未來溫室氣體減排戰略中會對於會員國的影響作出評估，並不影響國內法，與內國法化無關
3.	MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4 MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5	海事安全委員會與海洋環境保護委員會及其次委員會之組織及工作方式	本通告旨在為海上安全委員會(MSC)與海洋環境保護委員會(MEPC)及其次委員會提供統一基礎，以便以高效率和高效益的方式工作，並加強組織戰略、各委員會之工作以及聯繫	此內容屬於評估原則之「其他類」，為 IMO 委員會之內部規定，毋須處理
4.	BWM.2/Circ.13/Rev.5	2004 年船舶壓艙水和沈積物控制和管理國際公約，海洋環境保護科學問題專家組-壓艙水工作組(GESAMP-BWWG)訊息蒐集和工作實施方法	本通告為海洋環境保護科學問題專家組-壓艙水工作組(GESAMP-BWWG)之實施方法，內容包含資料數據蒐集方式、物質鑑定方式、使用活性物質之相關規則、對人類健康以及環境之風險評估等	本案為 IMO 內部工作組工作方式之指引，與內國法化無關
5.	BWM.2/Circ.34/Rev.11 BWM.2/Circ.34/Rev.12	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	本通告為更新通過 IMO 基礎/最終測試之 BWMS 清單，包含各系統名稱、認可之 MEPC 通告案號及日期，以及製造商名稱等基本資訊，以供業界參考	本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，毋須法制處理
6.	BWM.2/Circ.78	壓艙水合格監測裝置驗證協定	1. 合格監測裝置(Compliance monitoring device, CMD)係指一種儀器及其相關指示性分析方法，通常用於快速評估經處理之壓艙水中可生存(或活體)生物的濃度，以確定是否符合排放標準。 2. CMD 可於壓艙水管理系統調試試驗、港口國管制檢查，以及船舶自我監測期間使用。	本案為驗證測量壓艙水儀器之協定，非公約強制要求之項目，與內國法化無關

項次	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	原因
			3. 本通告所載之協定提供一框架，用於驗證 CMD 在評估壓艙水是否符合 BWM 公約 D-2 標準的能力，以確保 BWM 公約得以有效實施	
7.	BWM.2/Circ.79	壓艙水及沉積物管理國際公約相關的經驗蒐集階段之公約複審計畫	為了能監測和改進 BWM 公約，MEPC 71 採納了 BWM 公約相關的經驗蒐集階段 (Experience-building phase, EBP)(MEPC.290(71))，將 EBP 分成三個階段：資料蒐集、資料分析和公約複審。目前已於 MEPC 78 完成資料分析階段，並於 MEPC 80 批准本通告-BWM 公約相關的 EBP 之公約複審計畫(Convention Review Plan, CRP) 。	本案係有關於 IMO 後續對 BWM 公約內容之審核，與內國法化無關
8.	MSC.519(106)	在武裝衝突背景下，會員國有義務根據 SOLAS 和 SAR 提供搜索和救援服務	俄羅斯在烏克蘭進行的「特別軍事行動」，已對生命構成嚴重威脅，並對航行安全和海洋環境構成嚴重風險。俄羅斯攻擊商船、扣押及留置商船，包括搜索和救援船，已威脅到船員的安全和福利以及海洋環境。為確保船員的安全和福利及所有受影響地區的國際航運和海洋環境的安全，要求俄羅斯聯邦停止其非法活動	本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，毋須法制處理。
9.	MSC.522(106)	1974 年海上人命安全國際公約 1978 年議定書修正案	修正 1974 年海上人命安全國際公約 1978 年議定書貨船安全設備證書之證書頁，確保與經 MSC.496(105)決議案修正之 1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書的證書形式保持一致性。	我國並非採用 1978 年議定書，爰毋須處理
10.	MSC.1/Circ.1500/Rev.2	1974 年海上人命安全國際公約及相關強制性文書修正案起草指南	本通告為提供會員國有關「1974 年國際海上人命安全公約」及相關強制性文書修正案之起草指南，包含批准和採納相關修正案之程序	我國並非 IMO 會員國，無法進行提案，建議毋須處理。
11.	MSC.4/Circ.266 MSC.4/Circ.267	有關海盜和武裝搶劫船舶行為回報之年度報告-2021 年 有關海盜和武裝搶劫船舶行為回報之年度報告-2022 年	本案係依據海事安全委員會(MSC)要求，秘書處針對向 IMO 回報之所有海盜及武裝搶劫事件發布綜合報告，並附上區域情況分析	本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，毋須法制處理。
12.	MEPC.377(80)	2023 年 IMO 降低船舶溫室氣體排放戰略	國際航運溫室氣體排放量達成淨零排放：盡快使國際航運的溫室氣體排放達到峰值，並在 2050 年左右(By or Around)實現溫室氣體淨零排放。 國際航運達成溫室氣體淨零排放的中間查核點：2030 年國際航運的年度溫室氣體排放量(與 2008 年數值相比)至少減少	本案為 IMO 溫室氣體排放戰略，屬資訊性文件，其因應之實質要求將由相關公約修正案訂定，故本案毋須法治處理。

項次	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	原因
			20%(最好能減少 30%)；2040 年國際航運的年度溫室氣體排放量(與 2008 年數值相比)至少減少 70%(最好能減少 80%)。	
13.	MSC.531(107)	確保國際航運安全之強化措施	1. 背景：近期北韓無預警試射導彈的行為，已嚴重威脅到國際航運安全。 2. IMO 極力譴責北韓此種行為，並呼籲北韓停止。 3. IMO 緊急呼籲北韓嚴格遵守 SOLAS 第 V 章規則 4、全球航行警告服務(經修訂的 A.706(17)決議案)之建議及相關通告，成員國應事先發布航行區域警告(NAVAREA warning)。(註：NAVAREA 係為傳送無線電航行警告而劃分之地理海域)	本案主要為譴責北韓無預警試射導彈的行為，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，毋須法制處理
14.	MSC.533(107)	1974 年海上人命安全國際公約 1978 年議定書修正案	1. 背景：MSC.532(107)(SOLAS 修正案)於 SOLAS 第 V 章(航行安全)規則 2 新增貨櫃船定義。 2. 配合上述背景，於貨船安全設備證書(Safety Equipment Certificate for Cargo Ships)船型欄位新增貨櫃船(Containership)	我國並非採用 1978 年議定書，故建議毋須處理。
15.	MSC.536(107)	1994 年高速船安全國際章程修正案	1. 因應 MSC.532(107)(SOLAS 修正案)，禁止船上使用或存放含有全氟辛烷磺酸(PFOS)之滅火劑，故配合修正以同步相關規定。 2. 修正高速船安全證書設備紀錄頁，原本浸水衣(immersion suits)以及防曝衣(anti-exposure suits)須分開填寫符合救生衣標準之浸水衣/防曝衣數量，本次修正後改為僅計算總數量	非我國採用之章程內容，建議毋須處理。
16.	MSC.542(107)	1983 年特種用途船舶安全章程修正案	修正特種用途船舶安全證書設備紀錄頁中，原本浸水衣(immersion suits)須填寫符合救生衣標準之浸水衣數量，本次修正後改為僅計算總數量	非我國採用之章程內容，建議毋須處理
17.	MSC.545(107)	1979 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程修正案	修正規則 2.7 要求，禁止所有 MODUs(含新造和現成 MODU)新安裝含有石綿的材料	非我國採用之章程內容，建議毋須處理
18.	MSC.546(107)	1989 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程修正案	修正規則 2.7 要求，禁止所有 MODUs(含新造和現成 MODU)新安裝含有石綿的材料	非我國採用之章程內容，建議毋須處理
19.	MSC.548(107)	2023 年國際潛水作業安全章程	2019 年，國際海事承包商協會(International Maritime Contractors Associations, IMCA)代表離岸潛水產業向 IMO 表示，水面為基地的潛水(Surface orientated diving)系統和飽和潛水(Saturation diving)系統以及高壓撤離(Hyperbaric evacuation)系統不適用於現行 IMO 規定。雖然業界已制定並實	考量本案為建議性章程，且我國目前暫無使用該章程之情形，故屬「其他」類別，建議毋須處理

項次	決議(通告)案號	標題	文件摘要說明(詳細說明內容如附件 2)	原因
			施了產業標準和規範，但 1995 Diving Code 顯然已過時。因此，IMO 於三年前開始進行修訂工作，並於 2023 年船舶系統與設備次委員會第 9 次會議(SSE 9)會議完成 2023 Diving Code	
20.	MSC.1/Circ.1613/Rev.2	銥衛星的臨時服務手冊	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	本次僅為文字修正，建議毋須處理
21.	MSC.1/Circ.1672	海上移動式鑽探裝置含有石綿材料之維護及監測準則	本準則之目的，在於提供主管機關、船舶所有人/營運人以及船舶管理公司一指引，以處理船上現有含石綿之設備。以減少 MODU 營運、維修/改裝期間船上人員接觸石綿之情況	考量我國目前尚無此種船舶，且本案為建議性準則，故建議可毋須處理
22.	MEPC.1/Circ.907	因紐特努納特和北極地區水下輻射噪音降低準則	為減少船舶噪音對北極、因紐特努納特水域生物之影響，因紐特人極地理事會(Inuit Circumpolar Council)製作本準則供航經該區域之船舶使用，說明可藉由降低船速減少水下輻射噪音，並提請過境因紐特努納特和北極水域之船舶可考慮如使用電動引擎、改變螺旋槳和船殼設計等方式減少水下輻射噪音，並可對船舶進行噪音監測，以利後續進行優化。	考量此為地區性之建議準則，故建議可毋須處理

(八)、 因應國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會第 80 次會議所採納之 MEPC.372(80)決議案關於壓艙水電子紀錄簿廠商之認可流程，並參考巴拿馬 MMC-193 通告及美國的 NVIC 01-23 通告，本研究建議建立相關流程如下：

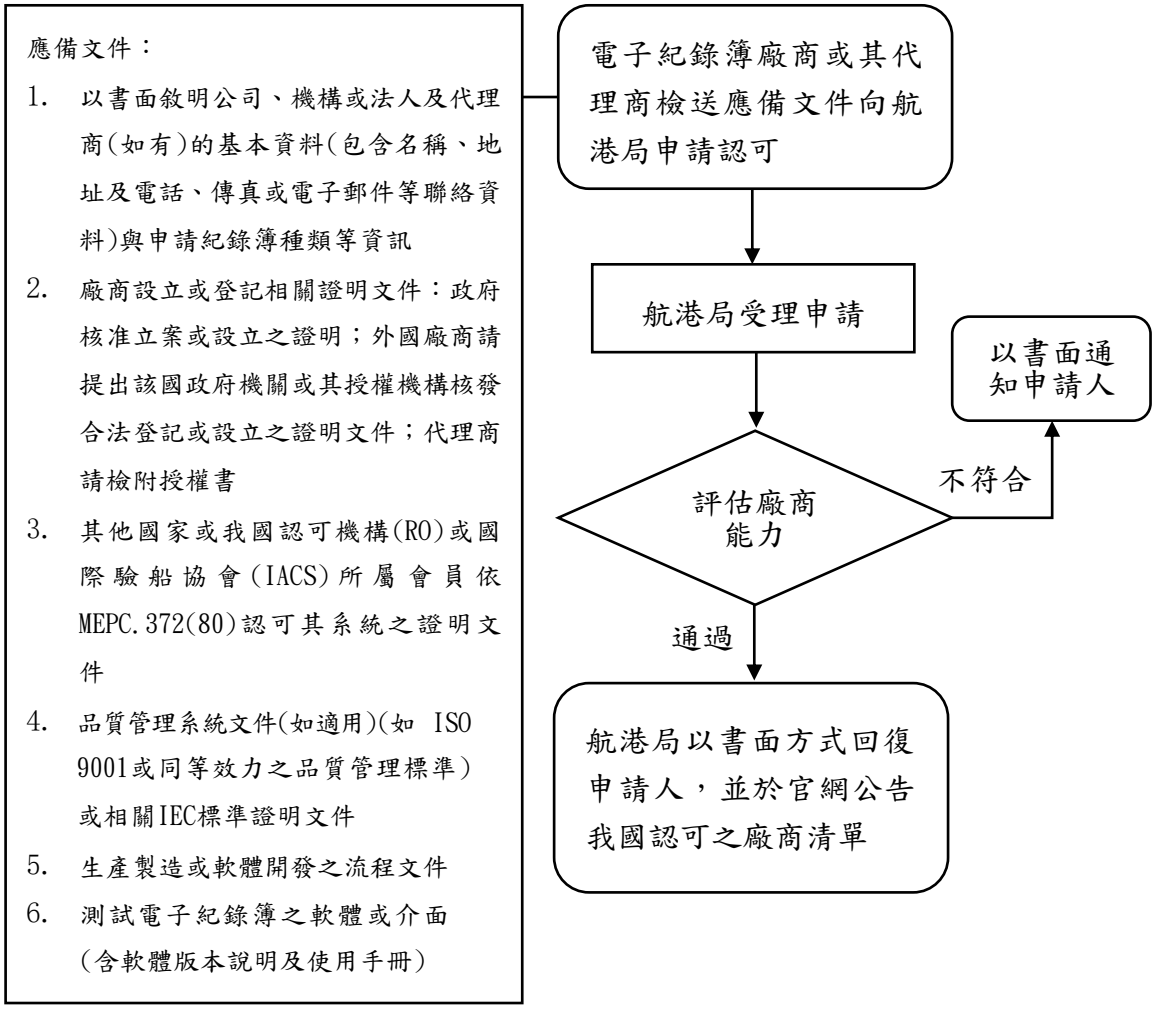


圖 17：廠商申請電子紀錄簿符合船舶壓艙水及沉積物管理(BWM)國際公約標準認可流程

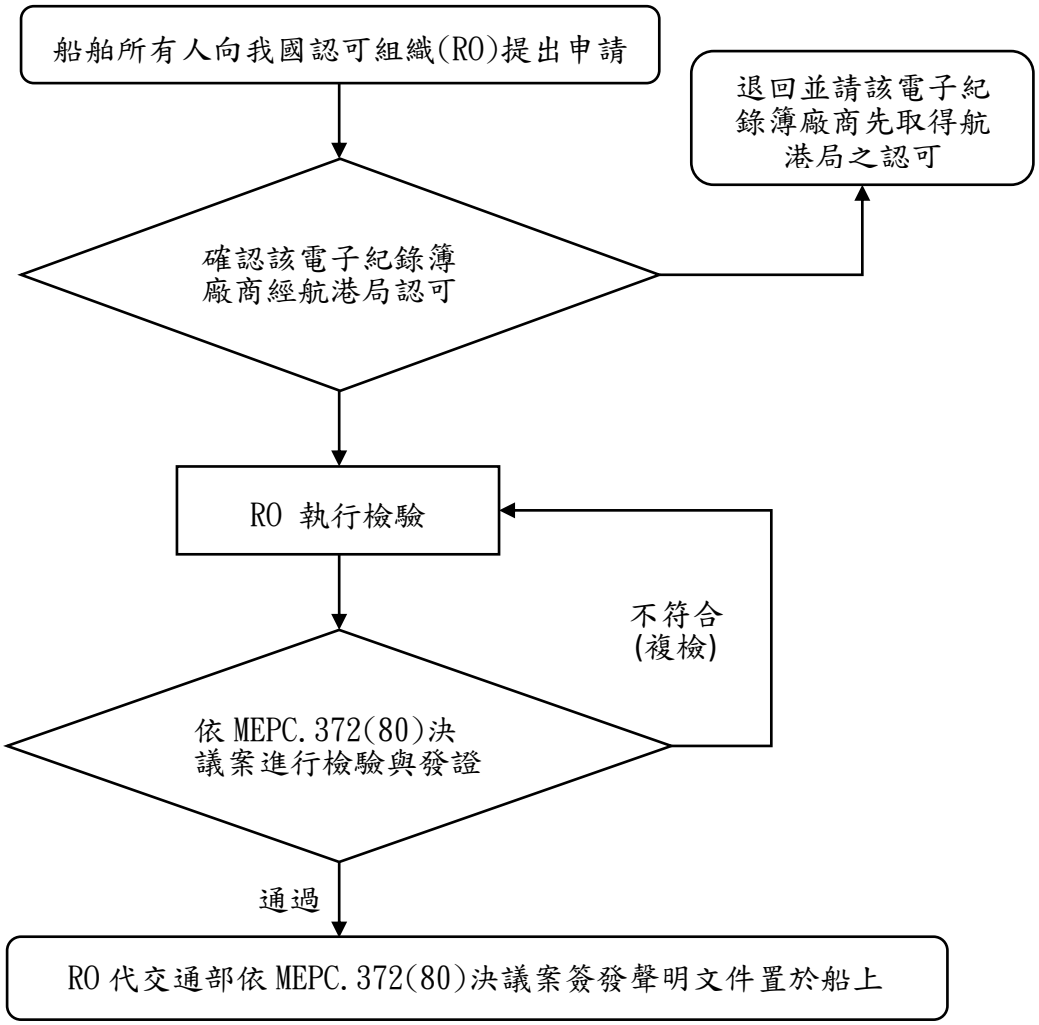


圖 18：國輪申請使用符合船舶壓艙水及沉積物管理(BWM)國際公約標準之電子紀錄簿流程

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 79、MEPC 80 產出內容(共計 44 份文件)、以及 MSC 106、MSC 107 產出內容(共計 88 份文件)，建議提醒我國其他單位上述產出有關內容。

1. 經研析，與我國內國法化作業相關或可做為實務執行之參考者：

(1). 屬法律、命令、實質法規命令位階之案件，共計 22 份。

(2). 屬行政規則位階之案件，共計 47 份。

(3). 屬行政指導位階之案件，共計 12 份。

(4). 屬資訊性文件，提供相關單位參考之案件，共計 26 份。

2. 經研析，與我國內國法化作業無關且無使用需求之案件，共計 25 份。

3. 另因應 MEPC.372(80)決議案，為協助我國國輪使用壓艙水電子紀錄簿，參考該決議案內容製作「廠商申請電子紀錄簿符合船舶壓艙水及沉積物管理(BWM)國際公約標準認可流程」以及「國輪申請使用符合船舶壓艙水及沉積物管理(BWM)國際公約標準之電子紀錄簿流程」。

4. 另考量民國 111 年國際海事組織準法律文件章程(III Code)稽核時，稽核員亦有提出需針對「過往國際公約相關決議案及規定尚未完成內國法化研析作業者」進行處理，並考量國籍船舶現行基本上已符合相關國際公約要求並取得相關證書後始得航行國際航線，故建議於本案相關公約/章程修正案公告採用時，可考量一併公告採用其對應之公約/章程過往的相關決議案號，以完善國籍船舶適用國際公約及章程決議案之完整性(2024 年至 2025 年生效之國際公約及章程相關決議案列表如附件 5)。

(三)、 本研究藉由 2023 年 10 月 13 日舉辦之成果座談會，向我國航商及相關單位說明內國法化評估結果與蒐集回饋意見。關於本案之內國法化建議做法以及評估結果，我國航商無額外修正建議，但針對 IMO 以及歐盟後續針對溫室氣體減排之議題，希望後續能夠持續追蹤以及關注相關發展。

(四)、 本次共計全文翻譯 28 份文件(如附件 3)：

1. MEPC 78 及 MSC 105 共計 15 份文件：
MSC.496(105)、MSC.497(105)、MSC.499(105)、MSC.503(105)、MSC.506(105)、MSC.518(105)、MEPC.343(78)、MEPC.344(78)、MEPC.345(78)、MEPC.346(78)、MEPC.347(78)、MEPC.348(78)、MSC.1/Circ.1362/Rev.1、MSC.1/Circ.1647、MSC.1/Circ.1649。

2. MEPC 79 及 MSC 106 共計 12 份文件：
MEPC.359(79)、MEPC.360(79)、MEPC.361(79)、MEPC.362(79)、MSC.520(106)、MSC.521(106)、MSC.523(106)、MSC.524(106)、MSC.525(106) 、 MSC.526(106) 、 MSC.527(106) 、 MSC-

FAL.1/Circ.3/Rev.2

3. 另因應實務需求，額外協助全文翻譯 MEPC.1/Circ.905 通告(有關使用生質燃料於防止船舶污染國際公約附錄 VI 規則 26、27 及 28(DCS 與 CII)之臨時指南)，並依據 MEPC.375(80)決議案製作「越控啟動主機功率限制/軸功率限制之報告格式(使用儲備功率以及重新啟動主機功率限制/軸功率限制)」中英文對照版。

第六章、 工作項目進度與查核項目

計畫工作項目進度之甘特圖如圖 16 所示。表 21 為查核點與預訂完成時間表。(專案時程：決標日次日起 112 年 12 月 15 日止。研究團隊於決標日起 15 日曆天內提送工作計畫書，以納入契約執行。)

工作項目內容	112 年度									
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
一、MSC、MEPC 內國法化										
1.研析 MEPC 79 & MSC 106 相關文件										
2.翻譯 MEPC 78 & MSC 105 相關文件										
3.研析 MEPC 80 & MSC 107 相關文件										
4.翻譯 MEPC 79 & MSC 106 相關文件										
二、成果座談會										
成果座談會										
三、專案工作計畫書、期中及期末報告										
1.專案工作計畫書										
2.期中報告書										
3.期末報告書										
4.期末報告書(修正版)										

圖 19：計畫工作項目進度之甘特圖

表 21：查核點與預訂完成時間表

查核點	預訂完成時間	查核點內容說明
3-1	決標日起 15 日曆天內	1.提交專案工作計畫書 2.以 EMAIL 方式提供 KR-CON 使用權帳號 1 組
1-1	112/5/30	航港局工作會議：蒐集並研析已完成之 MSC、MEPC 因應事項研擬
3-2	112/6/30	提交期中報告：第 106 次 MSC 及第 79 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、第 107 次 MSC 會議重點摘要，以及第 105 次 MSC 及第 78 次 MEPC 決議案與通告中、英文對照版文件製作進度。
1-2	112/8/30	航港局工作會議：蒐集並研析已完成之 MSC、MEPC 因應事項研擬
2-1	112/10/15	完成成果座談會，向航商說明內國法化評估結果與蒐集回饋意見
3-3	112/10/31	提交期末報告書(包含本專案所有工作內容)
3-4	期末報告經機關審核通過後 20 日曆天內	提交期末報告書(修正版)

附件：會議紀錄、評估分析表、翻譯稿、成果座談會紀錄、IMO 原文資料

附件 1：工作會議及期中審查會議之會議紀錄

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：成果座談會紀錄

附件 5：2024 年至 2025 年生效之國際公約及章程相關決議案列表

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/1dsR1n_ANDusSWo1rd_DgDMD4190as3Ty)

附件 1(A1)

工作會議及期中審查會議之會議紀錄

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 A1-6

第三次工作會議之會議紀錄 A1-10

期中審查會議之會議紀錄及審查意見修正對照表 A1-15

第四次工作會議之會議紀錄 A1-36

第五次工作會議之會議紀錄 A1-41

第六次工作會議之會議紀錄 A1-45

第七次工作會議之會議紀錄 A1-49

第八次工作會議之會議紀錄 A1-54

112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第一次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 112 年 5 月 4 日下午 2 時 00 分

貳、 會議地點： 遠端視訊開會

參、 主席： 李副組長彥明　　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：

一、廠商說明 MEPC 第 79 次會議決議案及通告之處理方式，並提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MEPC 第 79 次會議決議案評估表決議如下：

(一)MEPC.360(79)決議案：MARPOL 附錄 V 修正案-有關北極水域港口收受設施及垃圾紀錄簿

1. 有關本案國內現況說明，船旗國之相關說明請參考其他案件寫法調整文字，另有關商港法第 35-1 條之相關說明，應屬港口國之權責，請廠商修正。

   廠商回覆：配合修正。

2. 因本案將影響總噸位 100 以上未滿 400 之我國國際航線國輪(包含漁船)，因有一定影響性，請廠商修正「影響評估」內容，並評估是否將建議作法改為：「建議以船舶法 101 條公告採用之方式處理，並於採用前會商漁業署意見及建議由其依權責訂定監

管規定。」。

廠商回覆：配合評估並進行修正。

(二)MEPC.361(79)決議案：MARPOL 附錄 VI 修正案-有關地中海硫氧化物和顆粒物質排放控制區

1. 部分國家針對廢氣清潔系統(EGCS)之排放水已訂定相關港口國額外規定，故請廠商於本案摘要內容中補充相關說明。

廠商回覆：配合修正。

2. 請廠商補充所列監管方式之罰則，或可協助搜尋我國船員法及其相關子法，確認是否對於硫氧化物排放管制區訂定相關船員操作要求，並補充於本案國內現況說明。

廠商回覆：將配合確認，若查得相關規定將予以補充。

3. 鑒於國際海事組織(IMO)之港口國管制程序(A.1155(32)決議案)中，港口國管制官員(PSCO)得查證船舶於排放管制區之因應措施相關紀錄，請廠商確認是否需要補充相關資訊。

廠商回覆：配合修正。

(三)MEPC.362(79)決議案：MARPOL 附錄 VI 修正案-有關北極水域港口區域收受設施，燃油交付單(BDN)應包含之資訊及應提交給 IMO 船舶燃油消耗資料庫之資訊

1. 請廠商於摘要內容中補充新版燃油交付單(BDN)之格式範例。

廠商回覆：配合修正。

2. 請廠商於摘要內容中補充 CII 計算公式及所適用之船舶船型。

廠商回覆：配合修正。

3. 目前港務組已有相關燃油供應商管理作業規定，請廠商補充於國內現況說明，通告單位並請增加港務組及港務公司。

廠商回覆：配合修正。

(四)MEPC.366(79)決議案：邀請會員國鼓勵港口與航運部門之間自願合作以減少船舶溫室氣體排放

1. 請廠商協助補充各國針對能效優異船舶(或是低碳/零碳船舶)之獎勵措施案例。

廠商回覆：配合修正。

(五)MEPC.368(79)決議案：2014 船上焚化爐標準規格 (MEPC.244(66)決議案)修正案

1. 有關本案國內現況說明，針對於船舶設備規則及船舶防火構造規則之敘述，請廠商修正相關文字描述。

廠商回覆：配合修正。

二、有關 MEPC 第 79 次會議通告評估表決議如下：

(一)MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2 通告案：典範課程的建置、審查和驗證指南

1. 本案摘要內容「考生」一詞，請廠商確認用字。

廠商回覆：配合確認並修正。

(二)MSC-MEPC.6/Circ.21 通告案：安全、防污以及回報之國家聯絡點

1. 有關本案國內現況說明，請廠商後續與本局航安組協調用字。

廠商回覆：配合修正。

(三)BWM.2/Circ.34/Rev.11 通告案：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

1. 有關本案摘要內容第四項，請廠商進一步敘明本案提供之壓艙水管理系統(BWMS)清單之涵蓋範疇。

廠商回覆：配合修正。

三、有關評估表之建議作法與監管方式，請廠商調整以建議作法、影響評估、監管方式、發文內容草稿建議之順序呈現。

四、請廠商統一國內現況說明中，相關公告文引用之敘述格式。

五、屬強制性之相關案件，其行政指引之發文信函內容應避免「參考使用」一詞，請廠商通案修正相關發文內容草稿建議。另請廠商進一步區分發文性質(屬行政指引或僅提供資料參考)，草擬適當之發文內容草稿建議並區分其受文對象。

六、有關影響對象中「主管機關」之呈現方式，請廠商通盤檢視修正。

七、本案文字修正建議已於會議中提供，請廠商配合修正。

八、本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

九、請廠商再安排工作會議討論後續議題。

柒、 散會: 下午 5 時 00 分。

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第一次工作會議

一、 時間：112 月 5 月 4 日(星期四)下午 2 時

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

三、 主持人: 李副組長彥明 李彥明

四、 出席人員：

單位	簽名
交通部航港局	
	黃子欣
	戴恒毅
財團法人中國驗船中心	
	吳金翰
	吳昌政
	葉儒生
	黃斯嘉

112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第二次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 112 年 6 月 7 日下午 2 時 00 分

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 李副組長彥明　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：廠商說明 MSC 第 106 次會議決議案之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MSC 第 106 次會議決議案評估表決議如下：

(一)MSC.520(106)決議案：1974 年海上人命安全國際公約修正案

有關本案國際航線建議作法之建議發文對象，請廠商增列中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會。

(二)MSC.521(106)決議案：1974 年海上人命安全國際公約修正案

1. 因本案國際公約之適用對象為國際航線船舶，故建議於裁量事項中新增「是否延伸工業人員之概念至國內航線船舶與國際航線總噸位未滿 500 之船舶」。

2. 有關本案建議做法中對於船舶法現況之描述，請廠商調整以正面描述方式說明辦理進度。

3. 有關本案影響評估，請廠商補充說明受影響對象之概略數量及

類型。

(三)MSC.524(106)決議案：國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案

考量使用氣體或其他低閃點燃料之船舶數量未來將可能增加，故請廠商調整本案國際航線以及國內航線之建議作法，以利後續因應。

(四)MSC.525(106)決議案：2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程修正案

1. 有關本案摘要內容，塗層狀況請廠商調整以中英對照方式呈現，以利閱讀。
2. 有關本案摘要內容中油輪規定之說明，請廠商調整文字以明確本案修正內容。
3. 有關本案國內航線建議作法，請廠商補充我國目前是否已有新造適用該章程之船舶。

(五)MSC.526(106)決議案：國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程(IBC Code)修正案

有關本案摘要內容，請廠商調整陳述方式，明確修正前與修正後之差異，以利後續本局提供予相關單位參考。

(六)MSC.527(106)決議案：國際載運工業人員船舶安全章程

1. 因本案國際公約之適用對象為國際航線船舶，故建議於裁量事項中新增「是否延伸工業人員之概念至國內航線船舶與國際航線總噸位未滿 500 之船舶」。

2. 有關本案建議做法中對於船舶法現況之描述，請廠商調整以正面描述方式說明辦理進度。

(七)MSC.528(106)決議案：為確保海上人命安全、海上遇險人員救援和倖存者安全登岸之合作建議案

有關本案影響對象及發文對象，請廠商於增列中華海員總工會與中華民國船長公會。

(八)MSC.263(84)/Rev.1 決議案：船舶遠距離識別和追蹤之性能標準和功能要求

有關本案建議作法，請廠商於發文對象中增列本局航安組。

(九)MSC.529(106)決議案：IMO 認可大陸交通通信資訊中心(CTTIC)透過北斗衛星(BDMSS)提供海上移動衛星服務之聲明

請廠商修正國內法現況說明，以明確我國核准移動衛星服務之依據。

二、有關國內法現況說明，請廠商盤點並補充我國過去已採用之相關決議案及通告內容。

三、本案其餘文字修正建議已於會議中提供，請廠商配合修正。

四、本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

五、請廠商再安排工作會議討論後續議題。

柒、 臨時動議：無

捌、 散會：下午 4 時 30 分

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第二次工作會議

一、 時間:112 年 6 月 7 日(星期三) 下午 2 時

二、 地點:視訊會議連結為

(https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai)

三、 主持人:李副組長彥明 李彥明

四、 出席人員:

單位	簽名
交通部航港局	王功文
	黃宇欣
	戴恒發
財團法人中國驗船中心	吳金翰
	吳昌政
	葉德生
	黃斯寬

112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第三次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 112 年 6 月 14 日下午 2 時 00 分

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 李副組長彥明　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：廠商說明 MSC 第 106 次會議通告之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MSC 第 106 次會議通告評估表決議如下：

(一)MSC.1/Circ.892/Rev.1 通告：搜救機關(構)警報指南

有關本案影響對象及發文對象，請廠商評估是否納入中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、中華民國船長工會以及中華海員總工會。

(二)MSC.1/Circ.1164/Rev.26 通告：公布關於 1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)締約方提交有關獨立評估報告之資訊，經 MSC 確認所傳遞之資訊，表明該締約方充分且完全實施該公約相關規定

有關國內現況說明，請廠商補充我國過去針對「航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)」進行履約文件以及獨立評估做

法之相關說明。

(三)MSC.1/Circ.1259/Rev.9 通告：遠程識別與追蹤系統技術文件第 I 部分

有關本案影響對象以及後續發文對象，請廠商納入驗船中心。

(四)MSC.1/Circ.1315/Rev.1 通告：經修訂之用於保護載運散裝液化氣體船舶之固定式乾粉滅火系統認可準則

我國目前無相關船用固定式乾粉滅火系統之製造廠商，請廠商於本案建議作法中補充相關說明。

(五)MSC.1/Circ.1374/Rev.1 通告：有關禁止船上使用石綿之資訊

1. 有關本案國內現況說明，請廠商補充港口國管制官員(PSCO)針對該議題之檢查內容與做法。

2. 有關本案後續發文對象，請廠商納入環保署。

(六)MSC.1/Circ.1387/Corr.1 通告：經修訂之應用於機艙空間之固定式水基區域消防系統認可準則(勘誤)

有關本案國內現況說明，請廠商補充我國現行針對機艙空間固定式水基消防系統之相關規定。

(七)MSC.1/Circ.1403/Rev.2 通告：航行警告電傳接收機手冊

有關本案國內現況說明以及影響對象，請廠商與本局航安組確認後並修正。

(八)MSC.1/Circ.1503/Rev.2 通告：電子海圖顯示與資訊系統(ECDIS)

- 最佳實踐指南

有關本案國內現況說明，請廠商與本局船員組確認後並修正。

(九)MSC.1/Circ.1614/Rev.1 通告：經修訂之極區航行船舶救生設備臨時準則

有關本案適用船舶，請廠商確認並修正。

(十)MSC.1/Circ.1630/Rev.1 通告： 經修訂之標準化之救生設備評估及測試報告表(救生艇筏)

1. 有關本案國內現況說明，請廠商納入我國過去曾公告之相關決議案/通告內容。

2. 考量本案係 IMO 制訂救生設備測試之標準化查核清單，提供認可相關救生設備時使用，故請廠商修正後續發文之草稿內容。

(十一) MSC.1/Circ.1659 通告：透過國際增強型群組呼叫服務傳播搜索和救援相關信息的指南

有關本案航港局權責單位應為航安組，請廠商修正。

(十二) MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2 通告：海上網路風險管理準則

1. 有關本案影響對象應為本局各業務組，請廠商修正。

2. 請廠商將本案翻譯需求修改為全文翻譯。

二、請廠商協助依據各案件之內容屬性評估相關主政單位，並通案性納入建議做法中。

三、後續若相關案件非本組主政，則將於工作會議初步討論後，邀航港局相關單位進行討論。若案件非航港局業管範圍，原則將於期中/期末審查會議時邀請各單位進行討論。

四、本案其餘文字修正建議已於會議中提供，請廠商配合修正。

五、本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

六、請廠商依據本案第一次至第三次工作會議之決議，修正相關將 MSC、MEPC 決議案/通告評估表，修正處請以紅字表示並提供本組確認。

七、請廠商於 112 年 6 月 30 日以前繳交期中報告。

柒、 散會: 下午 5 時 10 分。

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第三次工作會議

一、 時間:112 年 6 月 14 日(星期三) 下午 2 時

二、 地點:視訊會議連結為

(https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai)

三、 主持人:李副組長彥明 李彥明

四、 出席人員：

單位	簽名
交通部航港局	王士吹 黃宇欣
	戴惟發
財團法人中國驗船中心	吳金華 吳昌政
	葉德生
	黃斯寬

「112年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」
期中審查會議紀錄

壹、 會議時間：112年8月16日(星期三)下午2時30分

貳、 會議地點：本局504會議室/視訊會議

參、 主席：陳副局長賓權(劉嘉洪組長代理)　　紀錄：戴恒發

肆、 出(列)席人員/單位： (詳簽到表)

伍、 主辦單位報告：略

陸、 綜合討論

一、 林委員沛樵：

（一） 有關本案附件3第 A3-189頁第二項後段，「為避免危險貨物被轉移至未進行檢查之港口」建議修正為「為避免危險貨物經由繞道轉移至未進行檢查之港口」。

（二） 其餘修正建議詳如書面意見單。

二、 王委員榮昌：

（一） 本案報告書本文建議可調整部分章節(例如第二章)使其更加系統化。

（二） 報告書本文以精簡之文字濃縮本案之研析成果，部分議題建議廠商可評估補充相關細節說明，如：海上自主水面船舶其相關規定 IMO 預計於2026年採納。

（三） 本案研究團隊建立一套評估流程，但報告書中並未針對該流程提供詳細說明，建議可於報告本文第一章或第二章中補充評估流程之細節。

（四） 其餘修正建議詳如書面意見單。

三、 交通部運輸研究所：

（一） 船舶法母法涉及國際規範，為能夠因應 IMO 決議案，建議航港局在修法時可考量採用船舶法第101條採納國際公約之方式，以因應 IMO 未來規定。

（二） 本案報告本文目錄頁碼，請廠商檢視修正。

（三） 報告本文第12頁有關海上自主水面船舶之議題，建議航港局後續可參考 IMO 決議案之內容，建立我國之因應對策。

（四） 報告本文第25頁有關搜救機(關)構警報指南，主政單位建議納入農業部漁業署以及海洋委員會海巡署。

四、 環境保護署毒物及化學物質局：

（一） 議題「能源效率設計指數(EEDI)」及「船舶溫室氣體排放議題」(如期中報告書第20頁-第21頁)：

本署氣候變遷署籌備處意見：為利推動國家淨零政策，建議國內港口能夠比照國際公約實施已減排溫室氣體船舶之優惠措施，針對 CII 達 A 級和 B 級之船舶提供靠港相關優惠措施，以鼓勵溫室氣體排放較低之船舶至我國港口停靠。

（二） 議題「臨時分類之液體物質載運要求」(如期中報告書第22頁)：

本署毒物及化學物質局無意見。

（三） 議題「有關禁止船上使用石綿之資訊」(如期中報告書第23頁)：

1. 本署廢棄物管理處意見：本署與勞動部、衛福部、經濟部及內政部共同建立「石綿危害資訊專區」，有關船上現有含石綿廢棄墊圈之後續處理，可於該專區查詢廢棄物處理相關資訊。
2. 本署毒物及化學物質局意見：
   (1) 本署已依《毒性及關注化學物質管理法》公告「石綿」為第二類毒性化學物質【管制濃度為纖維狀、細絲狀或絨毛狀石綿含量達1％以上（含1％）者】，並於106年5月10日公告除研究、試驗、教育外，不得用於其他用途。
   (2) 本署另依《廢棄物清理法》第21條於111年10月4日公告「限制含石綿產品輸入」，明定自112年5月1日起，除軍事、研究、試驗及教育用途與無法取得適當不含石綿之替代品，並經本署毒物及化學物質局審查核准者外，禁止含石綿產品輸入。

五、 農業部漁業署(書面意見)：

（一） 建議計畫承辦單位於期末報告，提供 STCW-F 修正前後差異之中文內容，以利本署配合修改漁船船員相關訓練標準及課程。

（二） 有關垃圾紀錄簿，因漁船亦受船舶法規範，請航港局統一依船舶法第101條辦理公告，本署再配合向遠洋漁船宣導。

六、 航港局航務組：

有關「臨時分類之液體物質載運要求」議題，經檢視附錄(A2-23)通告評估表內容，係涉及船舶法、化學液體船構造與設備規則等，有關裝載液體貨物船舶之構造及設備等規範，未涉及本組業務，案內亦未建議將本組納入周知對象，爰建請確認報告內容(第 22 頁)將本組納入相關單位之必要性。

七、 航港局航安組：

（一） 本案研析之相關 IMO 決議案內容，建議可將相關文件之原文附於報告中，以利相互參照。

（二） 有關公約規範之主管機關權責，可區分為船旗國、港口國以及沿岸國，建議相關案件可先釐清業管範疇，再進一步研析權責單位及分工，並釐清各權責單位應落實之內容。故建議相關案件(如：MSC.263(84)/Rev.1及 MSC.1/Circ.892/Rev.1等)，可再行研議，建議以船旗國之角度切入，調整主政單位。

八、 航港局船員組：

（一） 本案有關搜救機關(構)警報指南議題(MSC.1/Circ.892/Rev.1)，建議可納入海洋委員會海巡署以及農業部漁業署。

（二） 有關 MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2(典範課程的建置、審查和驗證指南)，因我國並無自行建置相關典範課程，故建議調整用字。

九、 航港局船舶組：

（一） 有關工業人員(IP)議題，我國後續將配合修訂船舶法母法，並制定

相關子法規定。請廠商評估此類預計修正我國母法並訂定相關子法規定之決議案，是否仍有依船舶法第101條公告採用之必要，或可將相關案件納入該子法修正之說明。

（二） 本案後續將會加開工作會議與局內各業務單位討論，以在期末報告定稿前達成航港局內各單位權責分工之共識。

（三） 有關本案報告第1頁，計畫緣起第2段敘及我國現行做法，包括未將IMO 法律文件及船旗國規定通報航運界或驗船機構等相關單位，及無訂定準則、檢查表、管理指示、統一解釋或程序書等敘述文字，實務上均已逐步建立相關機制，爰請配合修正該段文字。

（四） 有關本案報告第15頁，我國國內法現況，主要僅列出船舶法、商港法及船員法中與「公告採用」相關條文，與我國法制化位階無相對應，請再行檢討修正。

（五） 本局於今年6月辦理 III Code 研討會，針對 IMO 非強制性準法律文件內國法方式，各國主要係採擇要發布船旗國通告之作法。本局除已將訂定船旗國通告發布之程序、格式等要求，列為本年度工作重點，並規劃同步修訂「國際海事組織發布船舶相關決議及通告案內國法處理原則」，依決議案之性質妥予分級處理，請廠商持續協助本局檢討相關內國法作法，俟檢討定案後納於本案期末報告書修正。

（六） 有關 IMO 準法律文件涉及外單位權責部分，如僅為單純之資訊提供或給予內國法作法建議，為提升行政效率，請於本案報告書中列明具體建議，由本局將最終修正版之報告書統一轉請業管單位參考，無須再逐案提供建議發文文字。

十、 交通部航政司：

（一） 針對本案後續內國法化之建議作法，請航港局妥善安排時程辦理法制化作業。

（二） 航港局自民國108年起辦理本案，已研析108年至112之相關國際公約之內國法化因應處理方式，並於民國111年之 III 稽核時獲得稽核

員肯定，但民國107年以前之國際公約相關決議案及規定尚未完成內國法化研析作業，考量稽核員亦有提出相關建議，故建議航港局可評估藉由本案機會，研議辦理相關公約過往修正內容之內國法化作業。

柒、 會議結論

一、 本次期中審查會議原則通過，後續請廠商依委員及與會單位意見進行修正，並製作修正檢視表。相關修正內容請廠商納入期末報告。

二、 本案後續工作項目，請廠商依期程辦理。

捌、 臨時動議：無

玖、 散會：下午4時10分

交通部航港局「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」期中審查會議審查委員意見

林委員沛樵：

一、 P13 第一行建議請新增如下底線標註文字：

案草案，以確保船上加油與使用燃油時不會危及船舶安全、或對機器性能產生。

二、 P.A2-15 MEPC79 決議案評估表之中英文標題議請新增如下底線併同刪除刪除線文字：

中文標題：邀請會員國鼓勵港口與~~航運部門~~海運業界之間自願合作以減少船舶溫室氣體排放

Invitation to Member States to Encourage Voluntary Cooperation Between the Port and Shipping Sectors to Contribute to Reducing GHG Emissions from Ships

三、 P.A2-32 MSC106 決議案評估表影響對象請新增中華民國輪船商業同業公會全國聯合會

四、 P.A2-47 MSC106 決議案評估表之「裁量事項」第 4 項

4.是否依據我國認可組織(CR)之船級準則或其他文件，做為我國工業人員接送~~轉移~~設備之標準。

P.A2-48 Part III 工業人員資格、安全接送~~轉移~~程序與設備

五、 P.A2-52 MSC106 決議案評估表

建議作法與監管，是否要註明：北斗衛星要注意其終端設備與頻段均未經核准，擅自持有或使用有違電信法第 49 條之規範

六、 P.A2-83 影響對象請加入船代業

七、 P.A3-137 5.5 提升船隊管理請新增如下底線併同刪除刪除線文字：

5.5.1 更好地利用船隊艙位~~能力~~可通過…

八、 P.A3-176 使用燃料電池電力裝置船舶安全臨時準則

第二項之文字「空船租賃商」應更正為「光船承租人」

第 3 項重複第 2 項文字，請補譯

九、 P.A3-189 貨物運輸單元檢查方案執行準則

1. 第 4 行文字「何呈現以接受檢查(如：是否裝於拖車車架上~~底盤~~、或地面上~~接地~~)，並依據…」

十、 P.A3-190 執行貨物運輸單元檢查指南

2.經 CSC 安全批准之銘牌~~板材~~

12.確保 CTUs 內或其上之繫固安全

十一、 P.A3-197

2.封條~~箱~~號碼

十二、 P.A3-202

貨物之質量平均分布於 CTU 底板~~地面~~(CTU 章程，附錄 7 第 3.1 段)

十三、 P.A3-206

CSC 銘牌~~板材~~

十四、 P.A3-208 依 A2-32 新增名詞定義燃油(Oil Fuel)，Fuel Oil 是否要更正

王委員榮昌：

一、 全文應需左右對齊

二、 名詞對照與縮寫應該要更完整(ig. IMSBC, LSA....)

三、 P.3 表 1.具備我國"有效"驗船師...

四、 P.4 第二章內容太少(應可再增加一些 When 等內容)

五、 P.6 對於無需翻譯或摘要翻譯可加以註記

六、 P.7 請說明影響評估中的規定與強制性(國際公約)

七、 P.9 表 4 中的行政規則是否需要研析？

八、 文中"農委會"請更名

九、 P.20 表 7：字體大小不一

十、 P.29 建立一評估流程，請提供一評估流程的程序圖。

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」期中報告審查會議

一、 時間：112 年 8 月 16 日(星期三)下午 2 點 30 分

二、 地點：504 會議室

三、 主持人:陳副局長賓權 劉嘉洪代

四、 出席人員：

單位	簽名
林審查委員沛樵	
王審查委員榮昌	王榮昌
交通部航政司	李旅傑
經濟部	
農業部漁業署	
行政院環境保護署毒物及化學物質局	
交通部運輸研究所	
輪船商業同業公會全國聯合會	
高雄市造船技師公會	請假
台灣中油股份有限公司	
船務代理商業同業公會全國聯合會	請假

臺灣港務股份有限公司	
台灣國際造船股份有限公司	
國立臺灣海洋大學 (海事發展與訓練中心)	
國立高雄科技大學 (海事人員訓練處)	
台北海洋科技大學 (海事訓練中心)	
中華航業人員訓練中心	請假
長榮海運股份有限公司 長榮船員訓練中心	
長洋船舶服務有限公司	
相宇企業有限公司	
立達電業有限公司本局	

航務組	鄭錦川 林許淵
航安組	賴英杰 技士量美賢
船員組	吳元清 吳文坤
港務組	
船舶組	紀元晴 林金旌 黃詩欣 戴鐘
北部航務中心	
中部航務中心	
南部航務中心	技正 李二作
東部航務中心	
中國驗船中心	吳金翰 葉儀生 黃新富

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

期中報告審查會議

一、 時間：112 年 8 月 16 日(星期四)下午 2 點 30 分

二、 地點：504 會議室

三、 主持人:陳副局長賓權

四、 出席人員：

單位	簽名
林審查委員沛樵	
王審查委員榮昌	
交通部航政司	
經濟部	
農業部漁業署	
行政院環境保護署	
毒物及化學物質局	薛佳灝
交通部運輸研究所	鄭信運
輪船商業同業公會全國聯合會	
高雄市造船技師公會	
台灣中油股份有限公司	
船務代理商業同業公會全國聯合會	

臺灣港務股份有限公司	胡仲捷
台灣國際造船股份有限公司	
國立臺灣海洋大學 (海事發展與訓練中心)	
國立高雄科技大學 (海事人員訓練處)	
台北海洋科技大學 (海事訓練中心)	
中華航業人員訓練中心	
長榮海運股份有限公司長榮船員訓練中心	吳昌憲
長洋船舶服務有限公司	
相宇企業有限公司	
立達電業有限公司本局	
	蔡明勳
海洋委員會	
海巡署	吳冠明

航務組	
航安組	
船員組	
港務組	
船舶組	
北部航務中心	
中部航務中心	余劭軒
南部航務中心	
東部航務中心	吳漢筌 李副隊 李國彰
中國驗船中心	

交通部航港局

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

期中審查意見修正對照表

單位	項次	審查意見	意見回覆	報告修正頁碼
林審查委員沛樵	1	有關本案附件 3 第 A3-189 頁第二項後段，「為避免危險貨物被轉移至未進行檢查之港口」建議修正為「為避免危險貨物經由繞道轉移至未進行檢查之港口」。	感謝委員指導，配合修正。	A3-188
	2	P13 第一行建議請新增如下底線標註文字： 修正案草案，以確保船上「加油與使用」燃油「時」不會危及船舶安全、或對機器性能產生。	感謝委員指導，配合修正。	P13
	3	A2-15 MEPC79 決議案評估表之中英文標題議請新增如下底線併同刪除刪除線文字： 中英文標題：邀請會員國鼓勵港口與「海運業界」~~航運部門~~之間自願合作以減少船舶溫室氣體排放	感謝委員指導，配合修正。	A2-13
	4	A2-32 MSC106 決議案評估表 (MSC.520(106))： 影響對象請新增中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	感謝委員指導，配合修正。	A2-29
	5	A2-47 MSC106 決議案評估表之「裁量事項」(MSC.527(106))： 第 4 項：是否依據我國認可組織(CR)之船級準則或其他文件，做為我國工業人員「接送」~~轉移~~設備之標準。 A2-48 Part III 工業人員資格、安全「接送」~~轉移~~程序與設備	感謝委員指導。 但此處翻譯係依據勞動部職業安全衛生署之離岸風電海域作業安全指引相關內容。	N/A
	6	A2-52 MSC106 決議案評估表 建議作法與監管，是否要註明：北	感謝委員指導。 將依委員意見，於國內	A2-48

		斗衛星要注意其終端設備與頻段均未經核准，擅自持有或使用有違電信法第 49 條之規範	現況說明補充電信法 49 條，以及 65 條(罰則)內容。	
	7	A2-83 影響對象請加入船代業	感謝委員指導。配合納入。	P50 A2-79
	8	A3-137 5.5 提升船隊管理請新增如下底線併同刪除刪除線文字： 5.5.1 更好地利用船隊「艙位」~~能力~~可通過…	感謝委員指導。配合修正。	A3-136
	9	A3-176 使用燃料電池電力裝置船舶安全臨時準則 (1) 第二項之文字「空船租賃商」應更正為「光船承租人」 (2) 第 3 項重複第 2 項文字，請補譯。	感謝委員指導。配合修正。	A3-175
	10	A3-189 貨物運輸單元檢查方案執行準則： 第 4 行文字「何呈現以接受檢查(如：是否裝於「拖車車架上」~~底盤~~、或「地面上」~~接地~~)，並依據…」	感謝委員指導。配合修正。	A3-188
	11	A3-190 執行貨物運輸單元檢查指南： (1) 2.經 CSC 安全批准之「銘牌」~~板材~~ (2) 12.確保 CTUs 內或其上之「繫固」安全	感謝委員指導。配合修正。	A3-189
	12	A3-197 (1) 2.封條箱號碼	感謝委員指導。配合修正。	A3-196
	13	A3-202 貨物之質量平均分布於「CTU 底板」~~地面~~(CTU 章程，附錄 7 第 3.1 段)	感謝委員指導。配合修正。	A3-201
	14	A3-206 CSC「銘牌」~~板材~~	感謝委員指導。配合修正。	A3-205
	15	A3-208 依 A2-32 新增名詞定義燃油(Oil	感謝委員指導。 此部分因目前 IMO 並	A3-274

		Fuel)，請確認 Fuel Oil 是否要更正	未統一用詞，Oil Fuel 以及 Fuel Oil 分別在 SOLAS 及 MARPOL 中使用配合修正。故本案將依據委員意見，於燃油之名詞定義中配合納入 Oil Fuel 一詞	
王審查委員榮昌	1	本案報告書本文建議可調整部分章節(例如第二章)使其更加系統化。	感謝委員指導，配合修正。	P4-P10
	2	報告書本文以精簡之文字濃縮本案之研析成果，部分議題建議廠商可評估補充相關細節說明，如：海上自主水面船舶其相關規定 IMO 預計於 2026 年採納。	感謝委員指導，配合修正。	P12-P24
	3	報告全文應需左右對齊	感謝委員指導，配合修正。	報告本文
	4	名詞對照與縮寫應該要更完整(ig. IMSBC, LSA....)	感謝委員指導，配合修正。	P.v
	5	P.3 表 1. 具備我國"有效"驗船師	感謝委員指導，配合修正。	P2-P3
	6	P.4 第二章內容太少，應可再增加一些內容	感謝委員指導，配合修正。	P4-P10
	7	P.6 對於無需翻譯或摘要翻譯可加以註記	感謝委員指導，配合修正。	P6
	8	P.7 請說明影響評估中的規定與強制性(國際公約)	感謝委員指導。 將調整評估表呈現方式，將「裁量事項」欄位調整為「本案應採之行動及裁量事項」，以敘明該 IMO 文件應採取之行動以及強制性。	附件 2

	9	P.9 表 4 中的行政規則是否需要研析？	感謝委員指導。 IMO 相關文件需由各國主管機關評估，確認其對應之法律位階以及應處方式，故需進行研析，以確認我國相關因應措施及權責單位	N/A
	10	文中"農委會"請更名	感謝委員指導，配合修正。	全文檢視修正
	11	P.20 表 7：字體大小不一	感謝委員指導。 因應航港局後續提供之國法化處理原則，已修正本案處理方式，故該表格已刪除，但仍會依委員意見統一相關字體格式。	全文檢視修正
	12	P.29 建立一評估流程，請提供一評估流程的程序圖	感謝委員指導，配合修正。	P4、P8、P9
交通部運輸研究所	1	船舶法母法涉及國際規範，為能夠因應 IMO 決議案，建議航港局在修法時可考量採用船舶法第 101 條採納國際公約之方式，以因應 IMO 未來規定。	感謝指導。	N/A
	2	本案報告本文目錄頁碼，請廠商檢視修正。	感謝指導，配合檢視修正。	P.i-P.iv
	3	報告本文第 12 頁有關海上自主水面船舶之議題，建議航港局後續可參考 IMO 決議案之內容，建立我國之因應對策。	感謝指導。	N/A
	4	報告本文第 25 頁有關搜救機(關)構警報指南，主政單位建議納入農業部漁業署以及海洋委員會海巡署。	感謝指導。 經與航港局協調後，此類屬參考性質之文件，因無須強制採取之措施，故將僅提供相關單位參考，無主政單位。	P54

			依貴所意見，配合將農業部漁業署以及海洋委員會海巡署納入為本案相關單位，提供資訊做為參考。	
環境部化學物質管理署	1	議題「能源效率設計指數(EEDI)」及「船舶溫室氣體排放議題」（如期中報告書第 20 頁-第 21 頁）： 本署氣候變遷署籌備處意見：為利推動國家淨零政策，建議國內港口能夠比照國際公約實施已減排溫室氣體船舶之優惠措施，針對 CII 達 A 級和 B 級之船舶提供靠港相關優惠措施，以鼓勵溫室氣體排放較低之船舶至我國港口停靠。	感謝指導。	N/A
	2	議題「臨時分類之液體物質載運要求」（如期中報告書第 22 頁）： 本署毒物及化學物質局無意見。	感謝指導。	N/A
	3	議題「有關禁止船上使用石綿之資訊」（如期中報告書第 23 頁）： 1　本署廢棄物管理處意見：本署與勞動部、衛福部、經濟部及內政部共同建立「石綿危害資訊專區」，有關船上現有含石綿廢棄墊圈之後續處理，可於該專區查詢廢棄物處理相關資訊。 2　本署毒物及化學物質局意見： (1) 本署已依《毒性及關注化學物質管理法》公告「石綿」為第二類毒性化學物質【管制濃度為纖維狀、細絲狀或絨毛狀石綿含量達 1％以上（含 1％）者】，並於 106 年 5 月 10 日公告除研究、試驗、教育外，不得用於其他用途。 (2) 本署另依《廢棄物清理法》第 21 條於 111 年 10 月 4 日公告「限制含石綿產品輸入」，明定自 112 年 5 月 1 日起，除軍事、研究、試驗及教育	感謝指導，將依據毒物及化學物質局提供之資訊，將相關內容納入本案「附件 2：IMO 相關決議通告因應事項評估分析表」，以明確我國現行狀況。	A2-59

		用途與無法取得適當不含石綿之替代品，並經本署毒物及化學物質局審查核准者外，禁止含石綿產品輸入。		
農業部漁業署	1	建議計畫承辦單位於期末報告，提供STCW-F 修正前後差異之中文內容，以利本署配合修改漁船船員相關訓練標準及課程。	感謝指導。 有關 STCW-F 公約修正案目前尚為草案階段，尚須待明年 MSC 委員會進行採納後才會明確相關規則內容，並訂定生效日期。	N/A
	2	有關垃圾紀錄簿，因漁船亦受船舶法規範，請航港局統一依船舶法第 101 條辦理公告，本署再配合向遠洋漁船宣導。	感謝指導。將於本案「附件 2：IMO 相關決議通告因應事項評估分析表」中補充說明。	P31 A2-3
航港局航務組	1	有關「臨時分類之液體物質載運要求」議題，經檢視附錄(A2-23)通告評估表內容，係涉及船舶法、化學液體船構造與設備規則等，有關裝載液體貨物船舶之構造及設備等規範，未涉及本組業務，案內亦未建議將本組納入周知對象，爰建請確認報告內容(第 22 頁)將本組納入相關單位之必要性。	感謝指導。 經與航港局協調後，此類文件雖屬「行政規則」類別，但考量我國實務上無暫無使用需求，故將存參，待後續有相關需求時再以行政規則方式認可並置於航港局官網公約專區。並將依貴組意見，修正本案通知單位，移除航港局航務組。	P48
航港局航安組	1	本案研析之相關 IMO 決議案內容，建議可將相關文件之原文附於報告中，以利相互參照。	感謝指導。相關 IMO 決議案/通告文件，以及本案辦理過程之參考資料，皆存放於本案參考資料之雲端資料夾(附件 6)中。	N/A
	2	有關公約規範之主管機關權責，可區分為船旗國、港口國以及沿岸國，建議相關案件可先釐清業管範疇，再進一步研析權責單位及分工，並釐清各權責單位應落實之內容。故建議相關案件(如：MSC.263(84)/Rev.1 及	感謝指導。 經與航港局協調後，屬參考性質之文件(如 MSC.1/Circ.892/ Rev.1)，因無須強制採	附件 2

		MSC.1/Circ.892/Rev.1 等)，可再行研議，建議以船旗國之角度切入，調整主政單位。	取之措施，故將僅提供相關單位參考，無主政單位。	
航港局船員組	1	本案有關搜救機關(構)警報指南議題(MSC.1/Circ.892/Rev.1)，建議可納入海洋委員會海巡署以及農業部漁業署。	感謝指導，配合修正。	N/A
	2	有關MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2(典範課程的建置、審查和驗證指南)，因我國並無自行建置相關典範課程，故建議調整用字。	感謝指導，配合修正。	A2-22
航港局船舶組	1	有關工業人員(IP)議題，我國後續將配合修訂船舶法母法，並制定相關子法規定。故請廠商評估此類預計修正我國母法並訂定相關子法規定之決議案，是否仍有依船舶法第101條公告採用之必要，或可將相關案件納入該子法修正之說明。	感謝指導。 因該子法部分技術標準仍引用至該章程，故仍有採用之必要。	N/A
	2	本案後續將會加開工作會議與局內各業務單位討論，以在期末報告定稿前達成航港局內各單位權責分工之共識。	感謝指導。已於2023年10月5日辦理航港局內部跨組工作會議，討論航港局各業務組之權責分工。	A1-54
	3	有關本案報告第1頁，計畫緣起第2段敘及我國現行做法，包括未將IMO法律文件及船旗國規定通報航運界或驗船機構等相關單位，及無訂定準則、檢查表、管理指示、統一解釋或程序書等敘述文字，實務上均已逐步建立相關機制，爰請配合修正該段文字。	感謝指導。配合修正	P1
	4	有關本案報告第15頁，我國國內法現況，主要僅列出船舶法、商港法及船員法中與「公告採用」相關條文，與我國法制化位階無相對應，請再行檢討修正。	感謝指導。配合修正。	P30-P31
	5	本局於今年6月辦理III Code研討	感謝指導。已配合經修	P8

		會，針對 IMO 非強制性準法律文件內國法方式，各國主要係採擇要發布船旗國通告之作法。本局除已將訂定船旗國通告發布之程序、格式等要求，列為本年度工作重點，並規劃同步修訂「國際海事組織發布船舶相關決議及通告案內國法處理原則」，依決議案之性質妥予分級處理，請廠商持續協助本局檢討相關內國法作法，俟檢討定案後納於本案期末報告書修正。	訂之「國際海事組織發布船舶相關決議及通告案內國法處理原則」調整本案評估結果，並依據該原則制定本案之評估流程。	附件 2
	6	有關 IMO 準法律文件涉及外單位權責部分，如僅為單純之資訊提供或給予內國法作法建議，為提升行政效率，請於本案報告書中列明具體建議，由本局將最終修正版之報告書統一轉請業管單位參考，無須再逐案提供建議發文文字。	感謝指導。配合修正本案附件 2。	附件 2
交通部航政司	1	針對後續內國法化之建議作法，請航港局妥善安排時程辦理法制化作業。	感謝指導。	N/A
	2	航港局自民國 108 年起辦理本案，已研析 108 年至 112 之相關國際公約之內國法化因應處理方式，並於民國 111 年之 III 稽核時獲得稽核員肯定，但民國 107 年以前之國際公約相關決議案及規定尚未完成內國法化研析作業，考量稽核員亦有提出相關建議，故建議航港局可評估藉由本案機會，透過 KR CON 軟體檢視並研析相關公約過往修正內容之內國法化作業。	感謝指導。 將於期末報告整理本案相關公約/章程之過往決議案清單，已協助航港局完善我國相關公約/章程之內國法化。	P63 附件 5

112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第四次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 112 年 8 月 17 日下午 2 時 00 分

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 王副組長士玫　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：廠商說明 MEPC 第 80 次會議決議案之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MEPC 第 80 次會議決議案評估表決議如下：

(一)MEPC.369(80)決議案：壓艙水紀錄簿格式之 BWM 公約附件修正案：

1. 請廠商協助統計我國漁船已取得國際壓艙水管理證書，以及須使用壓艙水紀錄簿(BWMR)之船舶數量。
2. 因應海洋污染防治法近期已三讀修正，故請廠商協助通案更新對應引用之條號。

(二)MEPC.370(80)決議案：壓艙水管理和壓艙水管理計畫製定準則(G4)(MEPC.127(53)決議案)修正案：

本案摘要內容第三條(二)項後段，請廠商調整翻譯用字以更口語化。

(三)MEPC.375(80)決議案：2021 年為符合現成船能源效率指數(EEXI)而

採用的軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則修正案(MEPC.335(76)決議案)：

1. 有關本案建議做法之監管方式，RO 回報航港局之窗口請改為本局公用信箱(ship@motcmpb.gov.tw)。實務執行上，建議 CR 另行副知 cchuang01@motcmpb.gov.tw，如航港局承辦人業務調整並請彈性修正。
2. 因本案涉及委請我國認可組織(RO)協助辦理相關回報業務，故請廠商協助草擬發文內容草稿。

(四)MEPC.376(80)決議案：海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則：

本案國內現況說明，有關「氣候變遷因應法」之敘述，請廠商修正並補充該法前身「溫室氣體減量及管理法」之相關資訊，並同步修正 MEPC.377(80)決議案之對應內容。

(五)MEPC.377(80)決議案：2023 年 IMO 降低船舶溫室氣體排放戰略：

因本案涉及國際海事組織(IMO)後續溫室氣體減排戰略，請廠商後續於期末報告本文中納入 IMO 針對溫室氣體減排之進展。

(六)MEPC.378(80)決議案：2023 年管控船舶生物附著以減少侵入性水生物種轉移準則：

1. 請廠商協助確認本案是否須提供予農業部參考。
2. 因該準則亦可協助我國水域減少侵入性水生物種轉移影響，故請廠商評估建議作法是否提供該資訊予我國相關單位，及處理壓艙水案做法之一致性。

(七)MEPC.379(80)決議案：安全與無害環境船舶資源回收國際公約(HKSRC)第 2 章：

因應安全與無害環境船舶資源回收國際公約已達生效門檻並將於 2025 年 6 月 26 日正式生效，請廠商於本案期末報告中納入有關該公約之介紹及因應事項說明。

(八)MEPC.380(80)決議案：地中海西北部被指定為特別敏感海域：

因本案中所提出之建議性保護措施(APMs)可供我國離岸水域之鯨豚保護措施參考，故請廠商於本案影響對象及建議作法之通知對象中，納入海洋委員會海洋保育署。

(九)MEPC.381(80)決議案：MARPOL 附錄 I 規則 15.3、15.5 及 34.3~34.5 特殊區域排放要求於紅海和亞丁灣生效之日期：

1. 請廠商於本案影響對象以及建議作法之通知對象中，納入本局船員組。
2. 考量本案為公約條文生效日期之發布，但未涉及公約條文修正，請廠商與本局法規科確認後續因應之建議做法。
3. 請廠商同步 MEPC.382(80)決議案之相應內容。

(十)MEPC.382(80)決議案：MARPOL 附錄 V 規則 6 特殊區域排放要求於紅海生效之日期：

請廠商配合 MEPC.381(80)決議案之修正建議，同步調整本決議案評估表相應內容。

二、有關本案建議做法，後續若屬通案發布之通告，或資訊性文件之提供，

則毋須提供發文內容草稿建議，請廠商通案修正。

三、本案其餘文字修正建議已於會議中提供，請廠商配合修正。

四、本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

五、請廠商依據本案期程安排後續工作會議時間。

柒、 散會:下午 4 時 00 分。

「2年度MSC、MEPC重要決議內國法化分析建議案」

第四次工作會議

一、 時間:112年8月17日(星期四) 下午2時

二、 地點:視訊會議連結為

(https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai)

三、 主持人:王副組長士玫

四、 出席人員:

單位	簽名
交通部航港局	
財團法人中國驗船中心	吳金翰 吳昌政
	葉德生
	黃斯寬

112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第五次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 112 年 8 月 31 日下午 2 時 30 分

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 王副組長士玫　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：廠商說明 MSC 第 107 次會議決議案之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MSC 第 107 次會議決議案評估表決議如下：

(一)MSC.531(107)決議案：確保國際航運安全之強化措施：

請廠商補充本案 NAVAREA 一詞其中文翻譯及用途。

(二)MSC.532(107)決議案：1974 年海上人命安全國際公約修正案：

1. 請廠商確認 SOLAS 是否有明確要求會員國需提供全氟辛烷磺酸(PFOS)收受設施，並配合修正。
2. 有關起重設備及操錨用絞機議題之說明，請廠商依 SOLAS 列舉不適用該規定之船舶類型。
3. 有關本案影響評估，請廠商補充我國現行船上起重設備之檢驗方式。
4. 針對非 SOLAS 船舶極區航行規定，請廠商協助先向農業部漁業

署詢問現行是否有航行極區水域之漁船，確認對於我國船舶之影響後，修正相關建議做法。

(三)MSC.535(107)決議案：國際救生設備章程(LSA Code)修正案：

1. 請廠商補充公約/章程中是否有要求會員國應確認所生產之救生設備符合 LSA Code 標準之依據。
2. 本案摘要內容第三條，請廠商修正為：動力來源不得為「用於無線電通訊設備之電池」，以明確條文意涵。

(四)MSC.537(107)決議案：2000 年高速船安全國際章程修正案：

1. 有關本案國內航線建議做法，考量該修正僅為證書格式微調而不影響實際規定，請廠商修正為：「建議可於下次修正高速船管理規則時，同步修正我國國內航線高速船安全證書之設備紀錄」。
2. 有關本案全氟辛烷磺酸(PFOS)之滅火劑議題，請廠商配合 MSC.532(107)決議案同步修正。

(五)MSC.538(107)決議案：國際船舶極區水域營運章程修正案：

1. 請廠商配合 MSC.532(107)決議案與農業部漁業署討論之結論修正。
2. 有關本案裁量事項，請廠商補充：「建議可於我國梳理未詳盡清單時併同處理」。

(六)MSC.543(107)決議案：2008 年特種用途船舶安全章程修正案：

請廠商於建議做法中補充說明：「本案雖非強制性章程，但因我國

已採用併納為強制性規定，故須配合修正證書格式」。

(七)MSC.544(107)決議案：經修訂之救生設備測試建議案(MSC.81(70)決議案)修正案：

請廠商補充公約/章程中是否有要求會員國應認其國內救生設備製造商之產品測試符合規定之依據。

(八)MSC.548(107)決議案：2023 年國際潛水作業安全章程：

因本案為非強制性章程，且我國暫無使用之需求，建議作法請廠商修正為「其他」類別毋須處理。

(九)MSC.188(79)/Rev.2 決議案：經修訂之符合海上人命安全國際公約(SOLAS)規則 II-1/25、II-1/25-1 和 XII/12 之船舶水位探測器性能標準：

請廠商補充說明本案所對應之公約修正案案號，以利後續本局函文時使用。

二、本案其餘文字修正建議已於會議中提供，請廠商配合修正。

三、本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

四、請廠商依據本案期程安排後續工作會議時間。

柒、 散會:下午 5 時 20 分。

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第五次工作會議

一、 時間:112 年 8 月 31 日(星期四) 下午 2 時 30

二、 地點:視訊會議連結為

(https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai)

三、 主持人:王副組長士玫

四、 出席人員:

單位	簽名
交通部航港局	
	紀元晴
	黃子欣
	戴恒謨
財團法人中國驗船中心	吳金翰
	吳冒政
	葉德生
	黃斯寬

112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第六次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 112 年 9 月 14 日下午 2 時

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 王副組長士玫　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：廠商說明 MEPC 第 80 次會議通告之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MEPC 第 80 次會議通告評估表決議如下：

(一)BWM.2/Circ.66/Rev.5：船舶壓艙水及沉積物管理國際公約及壓艙水管理系統章程之統一解釋：

1. 有關本案「過往裁量事項」，請廠商補充我國過去做法現況。
2. 請廠商於本案國內現況說明中，補充我國對於本案過往 BWM.2/Circ.66 版本之因應處理情形。

(二)BWM.2/Circ.78：壓艙水合格監測裝置驗證議定書：

1. 有關本案標題 Protocol 之翻譯，請廠商確認是否翻譯為協定較為合適。
2. 因本案為資訊性文件，故本案並無強制性之應採取行動，請廠商修正本案「應採取之行動」內容。

(三)BWM.2/Circ.79：壓艙水及沉積物管理國際公約相關的經驗收集階段之公約複審計畫：

請廠商於本案摘要內容中，補充「挑戰性水質」之說明。

(四)BWM.2/Circ.80：壓艙水紀錄保存及報告指南：

1. 因應我國商港港務管理規則第三條，已要求船舶到達港區以及發航前，應檢附壓艙水申報單，並於附件中提供申報單之格式，故請廠商配合修正本案應採取行動以及國內現況說明。
2. 因本案提供壓艙水報告表格(BWRF)之格式範本，故於本案建議做法中請廠商確認是否涉及我國壓艙水報告表格須參考修正之建議。

(五)MEPC.1/Circ.795/Rev.8：防止船舶污染國際公約附錄 VI 之統一解釋：

本案涉及燃料供應商管理部分，亦與本局港務組、航務中心(港口國管制)，以及臺灣港務公司等單位相關，故請廠商配合修正影響對象，並補充國內現況說明。

(六)MEPC.1/Circ.905：有關使用生質燃料於防止船舶污染國際公約附錄 VI 規則 26、27 及 28(DCS 與 CII)之臨時指南：

因應本案將於 2023 年 10 月 1 日生效，且具實務作業需求，請廠商協助優先翻譯本文件以利後續作業。

二、本案其餘文字修正建議已於會議中提供，請廠商配合修正。

三、本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

四、請廠商依據本案期程安排後續工作會議時間。

柒、 散會:下午 3 時 45 分。

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第六次工作會議

一、 時間:112 年 9 月 14 日(星期四) 下午 2 時

二、 地點:視訊會議連結為

(https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai)

三、 主持人:王副組長士玫 王士玫

四、 出席人員:

單位	簽名
交通部航港局	
	紀允晴
	黃章欽
	戴恒發
財團法人中國驗船中心	吳金輝
	吳昌政
	葉儒生
	黃斯寬

112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第七次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 112 年 9 月 28 日下午 2 時

貳、 會議地點： 301 會議室/遠端視訊

參、 主席： 王副組長士玫　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：廠商說明 MSC 第 107 次會議通告之處理方式，並逐項提請討論。

陸、 結論：

一、有關 MSC 第 107 次會議通告評估表決議如下：

(一)MSC.1/Circ.1453/Rev.2：國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)中未列出的貨物特性及其運輸條件提交資訊和填寫格式之準則：

1. 考量我國目前暫無使用該準則之需求,故請廠商修正本案建議做法，後續有相關需求時再行處理。
2. 本案影響對象之航務中心,係針對航務中心之港口國管制業務，請廠商修正以明確表示本案影響對象。

(二)MSC.1/Circ.1454/Rev.2：制定和批准可能液化或動態分離的固體散裝貨物的取樣、測試和控制水分含量程序之準則：

1. 本案影響對象及建議做法所提及之航務中心,係針對航務中心之港口國管制業務，請廠商修正以明確表示本案影響對象。

(三)MSC.1/Circ.1460/Rev.4：船上安裝和使用 VHF 無線電通信設備之有效期限：

本案涉及無線電通訊相關內容，請廠商於影響對象納入國家通訊傳播委員會(NCC)。

(四)MSC.1/Circ.1557/Rev.1：經修訂之危險區域分類(SOLAS 第 II-1 章規則 45.11 之應用)：

本案 IMO 整理 SOLAS、IBC Code、IGC Code 以及國際電工協會(IEC)準則之相關規定，供相關單位參考使用，應歸類於內國法處理原則之「其他」類別，請廠商修正本案建議做法。

(五)MSC.1/Circ.1652：第二代完整穩度標準臨時準則之解釋：

考量本統一解釋對應之準則並非強制性規定，且我國尚無使用之情形，故請廠商修正本案建議做法。

(六)MSC.1/Circ.1663：起重設備準則：

因本案將影響我國新造船舶及現成船舶，故請廠商修正本案建議做法，說明應單獨發布行政規則，提供予我國認可組織及船舶所有人。

(七)MSC.1/Circ.1664：經修訂之固體散裝貨物之貨物資訊表：

1. 因我國暫無使用本案之情形，故請廠商修正本案建議做法，後續有相關需求時再行處理。
2. 另本案涉及港口國管制業務，故請廠商於影響對象中補充納入航務中心(PSC)。

(八)MSC.1/Circ.1666:船舶使用液化石油氣(LPG)燃料之臨時安全準則:

因我國暫無使用本案之需求，故請廠商修正本案建議做法，後續有相關需求時再行處理。

(九)MSC.1/Circ.1671：履行 2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程規則 2.10.3、1989 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程規則 2.8.2 以及 1979 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程規則 2.7.2 之統一解釋：

因我國暫無本案適用之船舶，故請廠商修正本案建議做法，後續有相關需求時再行處理。

(十)MSC.1/Circ.1675：國際航線船舶港口岸上電力供應(OPS)服務之安全操作臨時準則：

1. 因本案為臨時準則，屬非強制性文件，故請廠商修正本案建議做法。
2. 因此議題亦涉及工業港，請廠商將經濟部產業發展署納入為影響對象。
3. 通知對象請納入輪船商業同業公會全國聯合會。

(十一) MSC.1/Circ.1676 ： 符 合 MSC.511(105) 、 MSC.511(12) 、 MSC.511(105)決議案修訂之新版全球海上遇險及安全系統(GMDSS)設備性能標準可用性之延期：

1. 請廠商修正建議做法文字，以明確建議以行政規則方式處理。
2. 因本案影響 2024 年 1 月 1 日以後安裝之相關設備，故請廠商補充建議於年底前完成後續法制作業。

（十二）PPR.1/Circ.7/Rev.1：關於產品分級和分類之決定：

因我國暫無使用本案之情形，故請廠商修正本案建議做法，後續有相關需求時再行處理。

二、請廠商檢視過去我國是否有採納過往相關文件之情形並納入評估表。

三、本案其餘文字修正建議已於會議中提供，請廠商配合通案檢視修正。

四、本次會議討論內容，除上述修正內容外其餘無意見。

五、請廠商依據本案期程安排後續工作會議時間。

柒、 散會:下午 4 時 30 分。

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第七次工作會議

一、 時間:112 年 9 月 28 日(星期四) 下午 2 時

二、 地點:視訊會議連結為

(https://meet.google.com/mhr-hvgc-pai)

三、 主持人:王副組長士玫

四、 出席人員:

單位	簽名
交通部航港局	
	紀允晴
	黃詠
	戚恒發
財團法人中國驗船中心	吳金翰
	吳昌政
	葉德生
	黃斯寬

112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案

第八次工作會議

會議紀錄

壹、 會議時間： 112 年 10 月 6 日下午 2 時

貳、 會議地點： 本局敦和大樓 801 會議室

參、 主席： 劉組長嘉洪　　紀錄：戴恆發

肆、 出(列)席人員/單位：（詳簽到表）

伍、 報告及討論議題：

一、廠商說明「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」相關文件之內國法化評估流程以及原則。

二、廠商說明本次研析之第 106 次與第 107 次海事安全委員會（MSC)、及第 79 次與第 80 次海洋環境保護委員會（MEPC）決議案與通告中，涉及本局業務組之內容及建議之處理方式。

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

陸、 討論內容：MSC106、MSC107 次會議及 MEPC79、MEPC80 次會議決議案/通告相關內容及建議之處理方式：

一、航安組：

(一)有關 MSC.1/Circ.1403、MSC.1/Circ.1656、MSC.1/Circ.1657、MSC.1/Circ.1658、MSC.1/Circ.1659，因涉及船員訓練，故建議相關對象可增列本局船員組。

(二)有關 MSC-MEPC.6/Circ.21，因涉及有關港口污染案件之回報，故建議相關對象可增列本局港務組。

二、船員組：

(一)有關 MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2，考量 IMO 典範課程之範疇非僅限於船員，故建議除本組外可增列其他相關單位。

(二)有關船員電子證書相關議題，目前預計納入 5 年計畫，並已委請工業技術研究院合作研發相關防偽措施。

(三)有關 MSC.1/Circ.1656，已配合修正我國船員訓練內容。

(四)有關 MSC.1/Circ.1403、MSC.1/Circ.1656、MSC.1/Circ.1657、MSC.1/Circ.1658、MSC.1/Circ.1659，建議可納入我國相關船員訓練機構。

三、船舶組：有關工業人員議題，因目前我國船舶法尚未納入工業人員之相關定義，目前規劃待船舶法修正通過後，再依據該法第 101 條規定辦理公告採用。

柒、 結論：

一、有關典範課程相關議題，請廠商協助確認 IMO 所發布之典範課程範疇，並納入相關單位。

二、其餘內容請廠商協助依據本局各組提供之建議修正。

捌、 散會:下午 4 時 00 分。

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」

第八次工作會議

一、 時間:112 年 10 月 6 日(星期五) 下午 2 時

二、 地點:801 會議室

三、 主持人:劉組長嘉洪 劉嘉洪

四、 出席人員：

單位	簽名
航務組	林鈺翔
船員組	李文七 高文坤
航安組	蔡俊業
港務組	請假

企劃組	詹淑玲 李燦青
船舶組	紀元晴 黃宇欣 戴恒發
財團法人中國驗船中心	吳昌政 葉俊生 黃斯寬

附件 2(A2)

IMO 相關決議通告因應事項評估分析表

目錄

MEPC79 決議案評估表 1

MEPC.359(79) 1

MEPC.360(79) 3

MEPC.361(79) 6

MEPC.362(79) 8

MEPC.363(79) 10

MEPC.364(79) 11

MEPC.365(79) 12

MEPC.366(79) 13

MEPC.367(79) 15

MEPC.368(79) 16

MEPC79 通告評估表 17

MEPC.1/Circ.795/Rev.7 17

MEPC.1/Circ.885/Rev.1 19

MEPC.2/Circ.28 20

MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4 21

MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2 22

MSC-MEPC.6/Circ.21 23

BWM.2/Circ.13/Rev.5 24
BWM.2/Circ.34/Rev.11 25
BWM.2/Circ.66/Rev.4 26

MSC106 決議案評估表 28

MSC.519(106) 28
MSC.520(106) 29
MSC.521(106) 31
MSC.522(106) 35
MSC.523(106) 36
MSC.524(106) 38
MSC.525(106) 39
MSC.526(106) 41
MSC.527(106) 43
MSC.528(106) 46
MSC.263(84)/Rev.1 47
MSC.529(106) 48
MSC.530(106) 49

MSC106 通告評估表 51

MSC.1/Circ.797/Rev.38 51
MSC.1/Circ.892/Rev.1 52

MSC.1/Circ.1164/Rev.26 54
MSC.1/Circ.1259/Rev.9 55
MSC.1/Circ.1307/Rev.1 56
MSC.1/Circ.1315/Rev.1 57
MSC.1/Circ.1374/Rev.1 59
MSC.1/Circ.1376/Rev.5 61
MSC.1/Circ.1387/Corr.1 62
MSC.1/Circ.1403/Rev.2 63
MSC.1/Circ.1500/Rev.2 64
MSC.1/Circ.1503/Rev.2 65
MSC.1/Circ.1614/Rev.1 67
MSC.1/Circ.1630/Rev.1 68
MSC.1/Circ.1655 69
MSC.1/Circ.1656 70
MSC.1/Circ.1657 71
MSC.1/Circ.1658 73
MSC.1/Circ.1659 74
MSC.1/Circ.1660 75
MSC.1/Circ.1661 76
MSC.4/Circ.266 77
MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2 78
COLREG.2/Circ.78 79

SN.1/Circ.342 80

MEPC80 決議案評估表 81

MEPC.369(80) 81
MEPC.370(80) 83
MEPC.371(80) 84
MEPC.372(80) 86
MEPC.373(80) 88
MEPC.374(80) 89
MEPC.375(80) 91
MEPC.376(80) 93
MEPC.377(80) 95
MEPC.378(80) 97
MEPC.379(80) 98
MEPC.380(80) 99
MEPC.381(80) 100
MEPC.382(80) 102

MEPC80 通告評估表 104

BWM.2/Circ.34/Rev.12 104
BWM.2/Circ.66/Rev.5 105
BWM.2/Circ.78 107

BWM.2/Circ.79 109
BWM.2/Circ.80 111
MEPC.1/Circ.795/Rev.8 113
MEPC.1/Circ.905 114
MEPC.1/Circ.906 115
MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5 117
PPR.1/Circ.7/Rev.1 118
MEPC.1/Circ.907 119

MSC107 決議案評估表 120

MSC.531(107) 120
MSC.532(107) 121
MSC.533(107) 126
MSC.534(107) 127
MSC.535(107) 128
MSC.536(107) 130
MSC.537(107) 131
MSC.538(107) 133
MSC.539(107) 135
MSC.540(107) 137
MSC.541(107) 138
MSC.542(107) 139

MSC.543(107) 140
MSC.544(107) 141
MSC.545(107) 143
MSC.546(107) 144
MSC.547(107) 145
MSC.548(107) 146
MSC.188(79)/Rev.2 149

MSC107 通告評估表 151

MSC.1/Circ.797/Rev.39 151
MSC.1/Circ.1164/Rev.27 152
MSC.1/Circ.1276/Rev.1 153
MSC.1/Circ.1362/Rev.2 154
MSC.1/Circ.1395/Rev.6 157
MSC.1/Circ.1430/Rev.3 159
MSC.1/Circ.1453/Rev.2 160
MSC.1/Circ.1454/Rev.2 161
MSC.1/Circ.1460/Rev.4 162
MSC.1/Circ.1537/Rev.2 163
MSC.1/Circ.1557/Rev.1 164
MSC.1/Circ.1613/Rev.2 165
MSC.1/Circ.1628/Rev.1 166

MSC.1/Circ.1630/Rev.2 167
MSC.1/Circ.1652 168
MSC.1/Circ.1662 169
MSC.1/Circ.1663 171
MSC.1/Circ.1664 173
MSC.1/Circ.1665 174
MSC.1/Circ.1666 175
MSC.1/Circ.1667 176
MSC.1/Circ.1668 177
MSC.1/Circ.1669 179
MSC.1/Circ.1670 180
MSC.1/Circ.1671 181
MSC.1/Circ.1672 182
MSC.1/Circ.1673 183
MSC.1/Circ.1674 184
MSC.1/Circ.1675 186
MSC.1/Circ.1676 188
MSC.4/Circ.267 190

MEPC79 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">1.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.359(79)</td><td rowspan="10">一、 船旗國：有關於國際防止油污染證書副頁格式 B 之修正，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 MARPOL 附錄 I 之船舶皆已依據公約要求持有國際防止油污染證書及其相關證書附頁，並完成檢驗證明符合公約規定。
二、 港口國與沿岸國：我國非屬於海岸線與北極水域相鄰之國家。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 I、II 及 IV</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案雖為「涉及國際公約證書增修之決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別，但因該修正案內容並不涉及我國權責，另查該證書修訂屬於勘誤性質(查我國國際防止油污染證書副頁格式 B 已為正確內容)，故建議毋須處理。

影響評估：此僅為證書格式修訂，並無實質影響

監管方式：
船旗國：本次為證書格式修正(僅為證書格式修訂，並無實質影響)，後續將於各船舶換證檢查時換發新版證書(現有證書依據 MSC-MEPC.5/Circ.6 通告可持續有效至其效期屆滿，毋須提前換證)。</td><td rowspan="9">此修正內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 I、II 及 IV 修正案-有關北極水域港口收受設施及 IOPP 證書及證書副頁格式
Amendments to MARPOL Annexes I, II and IV Concerning Regional Reception Facilities within Arctic Waters and form of IOPP Certificate and Supplements</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線船舶</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>2024.05.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該 MARPOL 修正案完成內國法化(船旗國：修改證書格式；北極水域港口國：無法提供收受設施可建立跨國的區域性安排)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A(我國非屬於海岸線與北極水域相鄰之國家)</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.221(63)、MEPC.276(70)、MEPC.363(79)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 修正有關港口收受設施之要求，內容如下表：
<table>
<tr><th>MARPOL</th><th>規則</th><th>說明</th></tr>
<tr><td>附錄 I(油類)</td><td>規則 38
第 4 段及
第 6 段</td><td rowspan="3">背景：
所有 MARPOL 締約國皆須提供港口收受設施以接收來自船舶營運產生之廢物。由於個別國家可能難以提供足夠的收受設施，因此 IMO 允許小島嶼開發中國家透過採用跨國的區域性安排做為替代。

本次條文修正內容(新增處如灰底標示)：
(1).原規定對於油類、有毒液體物質及污水之收受設施區域安排僅針對小島嶼開發中國家，但考量到極區之特殊性，本次修正對於適用區域性的港口收受設施安排之國家新增：海岸線與北極水域相鄰之國家，但區域安排應僅涵蓋這些國家北極水域內的港口。
(2).加入區域安排之收受設施計畫應參照經 MEPC.363(79)決議案修訂之 2012 年區域性收受設施計畫發展準則(MEPC.221(63)決議案)制定。</td></tr>
<tr><td>附錄 II(有毒液體物質)</td><td>規則 18
第 3 段</td></tr>
<tr><td>附錄 IV(污水)</td><td>規則 12
第 2 段</td></tr>
</table>
二、 修正 MARPOL 附錄 I 附件 II(國際防止油污染證書副頁格式 B)第 5 段標題(修正處如灰底標示)：5 – Construction (regulations 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27,~~and~~ 28 and 33)。
(備註：本次僅為標題修正，無實質影響。所補充條號之規則修正內容，載於 MEPC.276(70))</td></tr>
</table>

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輔 吳昌政 葉德生

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">2.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.360(79)</td><td rowspan="9">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)、船舶檢查規則第 3 條：
(1). 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
(2). 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
(三)、船舶設備規則
(1). 第 204 條：垃圾溶化粉碎器之性能，應能將經溶化或粉碎處理之食物廢料、紙製品、破布、玻璃、金屬、玻璃瓶、陶土器及類似廢物垃圾，通過小於二五公釐開孔之過濾網。
(2). 第 224 條：船舶裝置符合第二章第六節規定之垃圾溶化粉碎器者，得依海水污染管理規則第二十三條之規定將食物廢料排洩入海。
(四)、船員服務規則第 23 條：船長為明瞭本船一切情形，並保持其良好狀態，應注意辦理下列</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 V</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組、航港局港務組、農業部漁業署)

考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。

建議於生效日前半年開始依據船舶法第 101 條以及商港法第 75 條辦理公告採用該修正案。

另本案同時涉及有關漁船相關紀錄簿之權責事宜，建議可將本案資訊提供予農業部漁業署參考。

影響評估：
經查我國 MTNet 公布之資訊，我國總噸位 100 以上未滿 400 之國際航線客/貨船數量約有 4 艘。(2 艘客船、1 艘遊艇、1 艘港勤拖船)。

依據公約規定(核定超過 15 人)，上述客船及遊艇已落於原先公約垃圾紀錄簿規定</td><td rowspan="8">建議做法：

MARPOL 附錄 V 適用於所有船舶，依據船舶設備規則，已要求我國國輪船上垃圾處理設備符合 MARPOL 附錄 V 之規定。

有關垃圾紀錄簿之規定，僅適用於航行國際間之船舶，故不適用於國內航線船，建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 V 修正案-有關北極水域港口收受設施及垃圾紀錄簿
Amendments to MARPOL Annex V Concerning Regional Reception Facilities within Arctic Waters and Garbage Record Book</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">所有船舶 (垃圾紀錄簿未來將適用於總噸位 100 以上之國際航線船舶)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、航務中心(PSC)、船舶所有人、認可組織(RO)、農業部漁業署</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>2024.05.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該 MARPOL 修正案完成內國法化(船旗國：擴大垃圾紀錄簿適用範圍；港口國：應將垃圾紀錄簿延伸適用之船舶納入港口國管制(PSC)之查驗範圍；北極水域港口國：無法提供收受設施可建立跨國的區域性安排)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」新「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 修正港口收受設施之相關規定內容：
(一) 背景：所有 MARPOL 締約國皆須提供港口收受設施以接收來自船舶營運產生之廢物。由於個別國家可能難以提供足夠的收受設施，因此 IMO 允許小島嶼開發中國家透過採用跨國的區域性安排做為替代。
(二) 本次為了保護極區海洋，修正規則 8 第 3 段(新增處如灰底標示)：
(1). 原規定對於垃圾之區域性的港口收受設施安排，僅針對小島嶼開發中國家，但考量到極區之特殊性，本次修正適用區域性的港口收受設施安排之國家，包含：
1. 小島嶼開發中國家；及
2. 海岸線與北極水域相鄰之國家，但區域安排應僅涵蓋這些國家北極水域內的港口。
(2). 加入區域性的港口收受設施安排之計畫應參照經 MEPC.363(79)決議案修訂之 2012 年區域性收受設施計畫發展準則(MEPC.221(63)決議案)制定。
二、 有關垃圾紀錄簿修正內容：
(一) 背景：因應 MEPC 所提出解決船舶海洋塑膠垃圾問題之戰略，以減少海洋塑膠垃圾及提高港口垃圾收受設施之效能。
(二) 擴大垃圾紀錄簿適用範圍，未來將強制要求到訪任何固定/浮動式平台、他國港口或離岸碼頭(offshore terminal)總噸位 100 以上或核定全船人數 15 人以上之船舶即須備有垃圾紀錄簿(註：現行為總噸位 400 以上才須備有)。後續公約生效後國際航線總噸位 100 以上未滿 400 之船舶，亦須備有垃圾紀錄簿。</td></tr>
</table>

			事項：略以，…… (3). 隨時查閱航海日誌及有關紀錄簿等，並在其上簽署，有疏漏者，應即查明更正」，已要求船長管理船上相關紀錄簿，並由船員法第 79、80 條訂定相關罰則。 (五)、針對我國漁船，現行法規尚未明確規定相關紀錄簿之權責。 二、港口國： (一)、過往污染物排放紀錄簿規範於商港法 35-1 條授權之海水污染管理規則，惟 2011 年刪除商港法第 35-1 條後刪除該規則。刪除理由為「有關防止船舶污染海水及商港區域內污染事故之處理等事項，修正條文第 37 條、第 38 條及海洋污染防治法已有相關規定，且船舶航行於海上，其污染防治與處理事項均須符合國際公約之規範，無另授權訂定管理規則之必要，爰刪除。」 (二)、針對收受設施區域安排，我國非小島與開發中國家，亦非鄰近北極水域之國家，故與我國無關。 (三)、我國依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 (四)、我國環境部(原環保署)統計我國港區廢棄物收受業者名	之適用範圍；另港勤拖船因其工作範圍以國內水域為主，故本案對我國客/貨船應無直接影響。 另因本公約規定亦適用於漁船，經查 MTNet 公布之資訊，我國總噸位 100 以上未滿 400 之漁船，其航線「依漁政機關規定」之船舶數量約有 390 艘，此類船舶若有到訪固定/浮動式平台，或其他會員國相關港口/碼頭，則須具備垃圾紀錄簿。 **監管方式：** **船旗國：** 依據船舶設備規則，已要求我國國輪船上垃圾處理設備符合 MARPOL 附錄 V 之規定。 有關垃圾紀錄簿，依據船員服務規則第 23 條，已要求船長要確實執行，並由船員法第 79、80 條訂定相關罰則。 針對我國漁船，現行法規尚未明確規定相關紀錄簿之權責，建議可提供漁業署評估是否訂定相關監管方	

			單。(針對 MARPOL 公約規定之廢棄物) 三、沿岸國：海洋污染防治法第 29 條：港口管理機關或執行機關於必要時，得會同主管機關查驗船舶之海洋污染防止證明書或證明文件、船上污染應急程序、操作手冊、油、貨紀錄簿、員工生活垃圾紀錄簿及其他經各該機關指定之文件；受檢者不得規避、妨礙或拒絕。	式。 **港口國、沿岸國：** 於 PSC 登輪檢查時，得查證該船之垃圾紀錄簿。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生					

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">3.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.361(79)</td><td rowspan="10">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)、我國交通部已於 2022 年 11 月 1 日交航(一)字第 11198003014 號公文，公告採用最新版本之 MARPOL 附錄 VI 全文修正案 MEPC.328(76)決議案。
(三)、船舶檢查規則第 3 條：
(1). 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
(2). 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
(四)、操作面：依據船員服務規則第 36 條：
「大副應於航泊時當值及秉承船長之命，負全船行政責任，督率艙面部門、事務部門各級海員執行工作，其職責如下：略以，……，十三、其他依國際公約、法規、雇用人規定應由大副負責及船長交辦之事項。」
並於船員法第 79 及 80 條訂定相關罰則。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。

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。

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

監管方式：
船旗國：
船舶須依據公約完成檢驗，並於國際防止空氣污染證書(IAPP)中勾選該船營運於相關硫氧化物排放管制區(SOx ECA)，始得航行於 SOx ECA。若未依國際公約規定完成檢查並取得相關證書，可依據船舶法第 92 條進行裁罰。</td><td rowspan="9">此修正內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI 修正案-有關地中海硫氧化物和顆粒物質排放管制區
Amendments to MARPOL Annex VI Concerning Mediterranean Sea Emission Control Area for Sulphur Oxides and Particulate Matter</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線會航行至地中海之船舶</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>2024.05.01(2025.05.01 實施)</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該 MARPOL 修正案完成內國法化(船旗國：要求該旗船舶到訪地中海水域符合 SOx ECA 規定；地中海地區之港口國與沿岸國：建立立法與查核機制)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：義大利、法國、希臘等地中海水域周圍的國家共同提案並遞交區域的環境分析報告，申請地中海水域為 SOx ECA，希望能降低船舶排放硫氧化物對該區域的污染，該提案已於 MPEC 78 批准，並於 MPEC 79 採納。
二、 修正內容：將地中海水域納入硫氧化物和微粒物質排放管制區(SOx Emission Control Area, SOx ECA)。
三、 補充：
(一) 目前全球已有數個 SOx ECA，分別是波羅的海水域、北海水域、北美水域以及美國加勒比海水域。
(二) 進入 ECA 之船舶，其燃油硫含量不得超過 0.10%m/m 限制值。若採更換燃油方式之船舶，在進入 ECA 之前要完成燃油更換，並應預先規劃充足的換油時間。若船舶有使用廢氣清潔系統(EGCS)者，應確認操作模式已依 EGCS 廠家規定調整至對應低硫的設定。
(註：使用 EGCS 時，仍須注意各港口國之國家法令，如：
1. 新加坡：禁止洗滌水排放（但不適用於分道通航且不靠泊新加坡港的船舶）。並禁止開環式 EGCS 排放；
2. 西班牙：禁止開環式 EGCS 排放；
3. 美國：與 IMO 要求不同，如：洗滌水的排放不得含油、禁止排放洗滌水殘渣等(其各州亦可能有各自要求)；
4. 巴拿馬：開環式 EGCS 以及在開環式模式下之混合式 EGCS，禁止在巴拿馬運河水域使用)。
(三) 為確認燃料之硫含量，供應商應將硫含量紀錄於燃料交付單(Bunker Delivery Note, BDN)上。船舶採換油方式者，在進入或離開 ECA 前後完成燃油更換操作時，應將各油艙低硫燃油的體積以及日期、時間和船舶位置紀錄在航海日</td></tr>
</table>

		誌或電子紀錄簿中。 (四) 依據防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄 VI 規則 14.7，在 2025 年 5 月 1 日以後(即公約生效 12 個月以後)，航行於地中海水域之船舶須符合硫含量 0.10%m/m 限制值之要求，在此之前，航行於地中海水域之船舶毋須符合硫含量 0.10%m/m 限制值之要求，且亦無需申請相關豁免。	二、港口國與沿岸國： (一)、我國依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 (二)、我國交通部已於 2022 年 6 月 23 日交航(一)字第 11198001384 號公文，公告採納國際海事組織(IMO)之港口國管制程序(A.1155(32)決議案)，其中對於相關燃油硫含量，說明港口國管制官員(PSCO)得查證船舶於排放管制區之因應措施相關紀錄。	有關船舶操作部分，依據船員服務規則第 36 條，已規定相關有關國際公約規定事務係由大副負責，並於船員法第 79、80 條訂定相關罰則。 **港口國：** 於 PSC 登輪檢查時，得查證該船於排放管制區之因應措施相關紀錄。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生					

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">4.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.362(79)</td><td rowspan="10">一、船旗國：
(一)、我國交通部已於 2022 年 11 月 1 日交航(一)字第 11198003014 號公文，公告採用最新版本之 MARPOL 附錄 VI 全文修正案 MEPC.328(76)決議案。
(二)、船舶檢查規則第 3 條：
(1). 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
(2). 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
(三)、IMO 燃料消耗數據回報之模式，已授權執行該檢驗發證之 RO 進行相關回報。

二、港口國：
(一)、我國依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。
(二)、我國依據「石油管理法」控管石油之輸入/輸出、製造、精煉等相關業者，並於該法第四章</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組、經濟部)

考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。

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。

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

監管方式：
船旗國：有關燃料消耗資料，依據我國現行做法，已授權執行該檢驗發證之 RO 進行相關回報。故將由 RO 以新版格式進行回報。</td><td rowspan="9">此修正內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI 修正案-有關北極水域港口區域收受設施，燃料交付單(BDN)應包含之資訊及應提交給 IMO 船舶燃料消耗資料庫之資訊
Amendments to MARPOL Annex VI Concerning Regional Reception Facilities within Arctic Waters, Information to be Included in the Bunker Delivery Note (BDN) and Information to be Submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、臺灣港務公司、航務中心(PSC)、認可組織(RO)、船舶所有人、經濟部、燃料供應商</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>公約修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2024.05.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該 MARPOL 修正案完成內國法化(會員國：更新提交給 IMO 船舶燃料消耗資料庫之資訊、更新燃料交付單(BDN)應包含之資訊；北極水域港口國：無法提供收受設施可建立跨國的區域性安排)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A
「新增裁量事項」: 評估是否訂定相關監管方式以控管我國燃料供應商</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.328(76)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 有關北極水域港口收受設施：
（一） 背景：所有 MARPOL 締約國的須提供港口收受設施以接收來自船舶營運產生之廢物。由於個別國家可能難以提供足夠的收受設施，另有規定可允許區域性的港口收受設施安排，但僅針對小島嶼開發中國家。
（二） 為了保護極區海洋，修正規則 17 第 2 段(新增處如灰底標示)：
(1). 原空污收受設施區域安排僅針對小島嶼開發中國家，本次修正新增：海岸線與北極水域相鄰之國家，但區域安排應僅涵蓋這些國家北極水域內的港口。
(2). 加入區域性的港口收受設施安排之計畫應參照經 MEPC.363(79)決議案修訂之 2012 年區域性收受設施計畫發展準則(MEPC.221(63)決議案)制定。
二、 有關燃料交付單(BDN)應包含之資訊：
（一） 背景：MSC 106 已採納海上人命安全國際公約(SOLAS)修正案，要求燃料交付單(Bunker Delivery Note, BDN)須包含燃料閃點符合聲明。
（二） 修正規則 18：要求燃料交付單應包含燃料閃點符合 IMO 接受之標準(如 ISO 2719:2016)之相關證明文件，或由供應商聲明燃料閃點經測量已達 70°C 以上。(新版 BDN 格式如下圖)
三、 有關應提交給 IMO 船舶燃料消耗資料庫之資訊：</td></tr>
</table>

		（一） 背景：為了提供更完整的資訊報告給 IMO 進行船舶燃料效率評估，修正船舶燃料消耗資料庫提報來源，以涵蓋與現成船能源效率指數(EEXI)和碳強度指標(CII)有關之資訊。 （二） 修正規則 27：應提交給 IMO 船舶燃料消耗資料庫之資訊新增如：交船年份、EEDI 達成值(如適用)、EEXI 達成值(如適用)。並對於適用 MARPOL 附錄 VI 規則 28 之船舶，新增：適用 CII(AER 或 cgDIST)、年度 CII 營運要求值、修正前之年度 CII 營運達成值(依據 MEPC.(78) 之計算公式修正前)、年度 CII 營運達成值、營運碳強度指標(A、B、C、D 或 E)、用於試驗目的之 CII(無、一個或多個(自願性))。 補充： (1). 年度效率比(Annual Efficiency Ratio, AER)(gCO_2/DWT/nm)：船舶年度二氧化碳排放量與船舶載重噸和航行距離乘積的比值，適用於貨櫃船、散裝船、油輪、液化氣體運輸船等。 (2). cgDIST(kgCO2/nm)：船舶年度二氧化碳排放量與船舶總噸位和航行距離乘積的比值，適用於郵輪客船、汽車運輸船、駛上駛下客船和駛上駛下貨船。 Appendix V **Information to be included in the bunker delivery note (regulation 18.5)** 1. Name and IMO Number of receiving ship 2. Port 3. Date of commencement of delivery 4. Name, address and telephone number of marine fuel oil supplier 5. Product name(s) 6. Quantity in metric tonnes 7. Density at 15°C (kg/m^3) 8. Sulphur content (% m/m) 9. The flashpoint (°C) specified in accordance with standards acceptable to the Organization, or a statement that the flashpoint has been measured at or above 70°C 10. A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oilsupplied is in conformity with regulation 18.3 of this Annex and that the sulphur contentof the fuel oil supplied does not exceed: ☐ the limit value given by regulation 14.1 of this Annex; ☐ the limit value given by regulation 14.4 of this Annex; or ☐ the purchaser's specified limit value of _____ (% m/m), as completed by the fuel oil supplier's representative and on the basis of the purchaser's notification that the fuel oil: .1 is intended to be used in combination with an equivalent means ofcompliance in accordance with regulation 4 of this Annex; or .2 is subject to a relevant exemption for a ship to conduct trials for sulphur oxides emission reduction and control technology research in accordance with regulation 3.2 of this Annex. The declaration shall be completed by the fuel oil supplier's representative by marking the applicable box(es) with a cross (x).	「銷售管理」，訂定相關銷售規定，其主管機關為經濟部。 (三)、我國交通部航港局針對船舶燃料供應，已制定「交通部航港局受理申請於商港區域內以油駁提供船舶加注燃料案件審查作業程序」以及「交通部航港局受理申請於商港區域內以油罐車提供船舶或港區機具設施加注燃料案件審查作業程序」，其中已要求供應商於申請加油作業時，應提供所加注燃料之相關資料(如種類、使用量及來源、合格證明等)。 三、沿岸國：N/A。	**港口國：** 1. 於 PSC 登輪檢查時，得查證該船之燃料交付單是否符合規定。 2. 燃料交付單須包含相關燃料閃點證明文件為本次 IMO 新制規定，考量此屬於對於燃料供應商之控管。 建議可提供本案資訊予航港局港務組、臺灣港務公司以及經濟部，以評估是否制定相關機制，控管船舶燃料供應商於加油時出具相關閃點證明文件，以符合公約規定。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：	吳金輸 吳昌政 葉德生				

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">5.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.363(79)</td><td rowspan="10">一、 船旗國：我國目前無航行北極區域之船舶。
二、 港口國、沿岸國：我國非屬於海岸線與北極水域相鄰之國家。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">此內容屬於評估原則之「其他類」，係提供給海岸線與北極水域相鄰之國家使用，而非針對船舶，此欄位不適用。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2012 年區域收受設施計畫發展準則(MEPC.221(63))修正案
Amendments to the 2012 Guidelines for the Development of a Regional Reception Facilities Plan (Resolution MEPC.221(63))</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">海岸線與北極水域相鄰之國家(與我國航政相關機構無關)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該 MARPOL 修正案完成內國法化(北極水域港口國：無法提供收受設施可依據該決議案之內容建立跨國的區域性安排)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.221(63) 、MEPC.359(79)、MEPC.360(79)、MEPC.362(79)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：因應 MEPC.359(79)、MEPC.360(79)、MEPC.362(79)MARPOL 附錄 I、II、IV、V 和 VI 修正案，IMO 建議該區域性收受設施計畫參照 MEPC.363(79)決議案修正之 2012 年區域性收受設施計畫發展準則(MEPC.221(63)決議案)制定，本次會議修正準則以納入與北極水域相關之內容。
二、 修正內容：
(一) 區域性收受設施計畫發展準則適用範圍新增：海岸線與北極水域相鄰之國家，其位於北極水域內之港口。
(二) 港口收受設施獨特情況新增：
(1). 北極國家的永久凍土融化和海岸侵蝕。
(2). 北極水域港口會於冬季關閉，或因冰況(Ice conditions)而在季節上受到很大的限制，可能導致這些地區建立和管理港口收受設施的挑戰。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">6.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.364(79)</td><td rowspan="10">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(2012年9月21日交航字第10150138451號函)以及船舶法第30條已依規定要求船舶持有國際能源效率證書(IEEC)。
(二) 我國交通部已於2022年11月1日交航(一)字第11198003014號公文，公告採用最新版本之MARPOL附錄VI全文修正案MEPC.328(76)決議案。
(三) 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(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。
四、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議函文周知我國認可組織(RO)、環境部(原環保署)、造船廠，以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。</td><td rowspan="9">建議做法：

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，故建議可暫不直接內國法化。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2022 年新船能源效率設計指數(EEDI)達成值之計算方法準則
2022 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for New Ships</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)、環境部(原環保署)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：船旗國依據該準則進行新船能源效率設計指數(EEDI)達成值之計算
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.322(74)、MEPC.332(76)、MEPC.308(73)、MARPOL 附錄 VI、HKMSINs - No. 44/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：有關新船能源效率設計指數(EEDI)達成值之計算方法之計算，依據 MARPOL 附錄 VI 之規定，IMO 建議參考本準則進行計算。
二、 第 2.2.1 段燃料清單表格新增乙烷(Ethane)及其相關參數。
<table><tr><th>燃料種類</th><th>低熱值(kJ/kg)
(Lower Calorific Value)</th><th>碳含量
(Carbon Content)</th><th>C_F
(t-CO_2/t-Fuel)</th></tr><tr><td>乙烷</td><td>46,400</td><td>0.7989</td><td>2.927</td></tr></table>三、 有關軸發電機 $P_{PTO(i)}$最大允許扣除值：
(一) 背景：MEPC.308(73)第 2.2.5.2 段規定，若船舶裝有軸發電機，其 $P_{PTO(i)}$最大允許扣除值不得超過 P_{AE}/0.75，雖已於相關公式中呈現，但不夠明確。
(二) 本次修正進一步澄清，若船舶裝有軸發電機，其軸發電機功率 $P_{PTO(i)}$最大允許扣除值不得超過輔機功率 P_{AE} 除以 0.75 之值，即$P_{PTO(i)} \leq P_{AE}/0.75$。
(補充：P_{PTO} 為軸發電機功率，P_{AE} 為輔機功率)
四、 有關多條載重線船舶之能源效率設計指數(EEDI)計算方法：
(一) 背景：為了使能源效率設計指數(EEDI)和現成船能源效率指數(EEXI)與碳強度指標(CII)在遇到有多條載重線之船時能有一致的計算方法。
(二) 本次修正進一步澄清若新船有多張載重線證書，或載重線證書上包含多條夏季載重線，應使用最大夏季吃水之載重量來計算 EEDI 達成值。(註：與 EEXI 跟 CII 相同)
五、 本決議案修正並取代 2018 年新船能源效率設計指數(EEDI)達成值之計算方法準則(MEPC.308(73)、MEPC.322(74)及 MEPC.332(76))。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">7.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.365(79)</td><td rowspan="10">同 MEPC.364(79)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議函文周知我國認可組織(RO)、環境部(原環保署)、造船廠，以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。</td><td rowspan="9">建議做法：
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，故建議可不直接內國法化。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2022 年能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證準則
2022 Guidelines on the Survey and Certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI)</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)、造船廠、環境部(原環保署)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：船旗國依據該準則進行能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.254(67)、MEPC.261(68)、MEPC.309(73)、MARPOL 附錄 VI、HKMSINs - No. 44/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：有關能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證，依據 MARPOL 附錄 VI 之規定，IMO 建議參考本準則進行。
二、 背景：國際船模試驗水槽會議(International Towing Tank Conference, ITTC)自 2021 年起已更新「船速/功率試驗之準備、執行和評估建議程序」(編號 7.5-04-01-01.1)並加入新的方法以供估算無船殼線型時波浪造成的阻力。
三、 修正內容：因應上述背景，補充計算 EEDI 時可以引述之 ITTC 建議程序之版次(2017 年、2021 年或 2022 年版，以海試時可適用的為準)。
四、 本決議案修正並取代 2014 年能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證準則(MEPC.254(67)、MEPC.261(68)及 MEPC.309(73))。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">8.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.366(79)</td><td rowspan="10">該決議案為 IMO 所邀請會員國針對海運溫室氣體減排的宣示，並無實質內國法化要求。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「宣導性質或尚未產出具體內容之案件」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，故建議毋須法制處理。

建議可將該資訊提供給航港局相關單位(企劃組、港務組、航務組)、輪船商業同業公會全國聯合會、臺灣港務股份有限公司、經濟部、環境部(原環保署)參考。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">邀請會員國鼓勵港口與海運業界之間自願合作以減少船舶溫室氣體排放
Invitation to Member States to Encourage Voluntary Cooperation Between the Port and Shipping Sectors to Contribute to Reducing GHG Emissions from Ships</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、臺灣港務股份有限公司、經濟部、環境部(原環保署)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無(此為 IMO 邀請會員國鼓勵港口與航運業界之間自願合作以減少船舶溫室氣體排放)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI、MEPC.304(72)、MEPC.323(74)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景： MEPC74 採納 MEPC.323(74)決議案鼓勵港口和航運界進行自願合作，為減少船舶溫室氣體排放做出貢獻。
二、 為加強港口和航運界之間的合作，IMO 發展了許多有助於促進船舶溫室氣體減排措施，MEPC79 同意修訂 MEPC.323(74)決議案，更新目前船舶溫室氣體減排行動最新發展。
三、 修正內容如下：
(一) 新增：
(1). 鼓勵會員國主管機關、港口主管機關及其他利益攸關方酌情為依據 MARPOL 附錄 VI 規則 28.10 被評為 A 級或 B 級之船舶提供獎勵。
(補充：
1. 目前國際上已有相關國家及提供獎勵措施，如：新加坡(針對 CO_2、SOx 排放)：對於符合排放規定者，可減少入籍註冊費或對稅金提供折扣；對於使用及開發綠色技術者則有提供相關補助。
2. 另有由國際港灣協會(International Association of Ports and Harbors, IASH)主持之環境船舶指數（Environmental Ship Index, ESI）。若船舶能源效率表現優良，將會降低參與該計畫國家之港口稅。
3. 此外亦有部分港口參與綠色獎勵計畫，如：德國漢堡港、荷蘭鹿特丹港及阿姆斯特丹港，以及加拿大魯伯特王子港及溫哥華港。)
(2). 邀請會員國鼓勵港口和航運界之間自願合作，促進船舶溫室氣體減排。
(3). 亦認識到這些行動和新措施可以成為自願性國家行動計畫的一部分；
(二) 邀請各會員國促進船舶溫室氣體減排，並採取監管、技術、營運和經濟之行動，包含(新增處如灰底標示)：</td></tr>
</table>

		(a)陸上供電（最好來自可再生能源）；(b)安全有效地為替代性低碳和零碳燃料加油；(c)促進可持續低碳和零碳航運的獎勵措施；(d)支持港口停靠的優化；(e)透過符合國際法(包括多邊貿易制度)之航路和海運樞紐，促進整個價值鏈(包括港口)的自願合作，創造有利條件以減少船舶溫室氣體排放。 (三) 邀請會員國與 IMO 透過協助相關 IMO 量能建置專案(capacity-building projects)(如 GMN、NextGEN Connect 和 GreenVoyage2050)，建立並蒐集相關最佳實踐方式資訊，以支持低碳營運。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生					

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">9.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.367(79)</td><td rowspan="10">此內容與內國法化無關(僅資訊性文件)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「宣導性質或尚未產出具體內容之案件」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，故建議毋須法制處理。

建議可將該資訊提供給航港局相關單位(企劃組、港務組、航務組)、輪船商業同業公會全國聯合會、臺灣港務股份有限公司、經濟部、環境部(原環保署)參考。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">鼓勵會員國發展並提交自願國家行動計畫以解決船舶溫室氣體排放
Encouragement of Member States to Develop and Submit Voluntary National Action Plans to Address GHG Emissions from Ships</td></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、臺灣港務股份有限公司、經濟部、環境部(原環保署)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無(此為 IMO 鼓勵會員國發展並提交自願國家行動計畫以解決船舶溫室氣體排放)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.327(75)、MEPC.366(79)、MEPC.304(72)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 船舶溫室氣體減排工作組會間會議(ISWG-GHG 6)建議 MEPC75 採納之 MEPC.327(75)決議案鼓勵會員國制定並提交國家行動計畫(National Action Plans, NAPs)，以解決船舶溫室氣體排放問題。
(二) 自 2015 年以來，海事組織透過各種量能建置措施和提供指導文件，協助各國制定解決船舶排放的國家戰略。
(三) MEPC79 同意修訂 MEPC.327(75)決議案，更新目前船舶溫室氣體減排行動最新發展。
二、 修正內容如下：
(一) 邀請會員國參考 GreenVoyage2050 專案發展之解決船舶溫室氣體排放的國家行動計畫指南。
(二) 有關國家行動計畫建議，新增：
(1). 鼓勵生產和銷售替代燃料。
(2). 透過符合國際法(包括多邊貿易協定)之航路和海運樞紐，促進整體價值鏈(包括港口)的自願合作，創造有利條件以減少船舶溫室氣體排放。
(三) 秘書處提供指導和可能採取的任何進一步行動中，新增：NextGEN(GEN 係指「綠色高效航行」Green and Efficient Navigation)及 IMO 溫室氣體-技術合作信託基金(IMO GHG-TC Trust Fund)，並因應該計畫已結束，故刪除：全球海運能源效率夥伴關係計畫(Global Maritime Energy Efficiency Partnerships Project, GloMEEP)。
(四) 請秘書處提供專用網站，做為所提交國家行動計畫相關資訊分享提供之工具。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">10.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.368(79)</td><td rowspan="10">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 ），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) 有關船上焚化爐設備，我國船舶設備規則目前尚無相關設備規定。
(三) 補充：有關 SOLAS 第 II-2 章規則 9 之防火構造相關條文規定，可與我國船舶防火構造規則相互對應。
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>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：
航港局船舶組)

考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議函文周知我國認可組織(RO)、造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。

另建議可額外通告我國認可組織(RO)依據 MEPC.76(40)、MEPC.244(66)以及 MEPC.59(33)決議案進行檢驗。</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：
航港局船舶組)

本次修正內容，主要為協調 MARPOL 與 SOLAS 對於焚化爐和廢物堆放空間之防火要求之一致性(以 SOLAS 為準)，而國內航線船舶已依據船舶防火構造規則進行控管，故建議毋須處裡。

另考量現行國內法規尚無船上焚化爐設備之相關規定，故建議可於船舶設備規則第五編「防止污染設備」中，新增船上焚化爐應符合 IMO 公布之相關性能標準(如：MEPC.76(40)、MEPC.244(66)、MEPC.59(33))</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2014 船上焚化爐標準規格 (MEPC.244(66)決議案)修正案
Amendments to the 2014 Standard Specification for Shipboard Incinerators (Resolution MEPC.244(66))</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">裝有容量 4,000 瓩(kW)以下焚化爐之船舶</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)、造船廠</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>性能標準(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：IMO 提供該性能標準，供船旗國對應 MARPOL 規定
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.76(40)、MEPC.244(66)、MEPC.59(33)、SOLAS 第 II-2 章、HKMSINs - No. 45/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：有關能焚化爐之性能標準，依據 MARPOL 附錄 VI 之規定，IMO 說明應不低於 IMO 所建議之標準。
二、 背景：由於 MEPC.244(66)與 SOLAS 第 II-2 章對於焚化爐之廢物堆放空間之防火要求並不一致，MEPC79 批准了 MEPC.244(66)修正案，刪除 MEPC.244(66)有關焚化爐之廢物堆放空間防火要求(其在 MEPC.244(66)中系比照 A 類機艙處所，SOLAS 第 II-2 章則歸類為服務處所或儲藏室)，並澄清關於焚化爐之廢物堆放空間之防火要求，僅須符合 SOLAS 第 II-2 章即可。
三、 修正內容如下：
(一) 刪除 MEPC.244(66)附錄 2(焚化爐和廢物堆放空間的防火要求)，以此澄清關於焚化爐之廢物堆放空間之防火要求，僅須符合 SOLAS 第 II-2 章即可。
(二) 將附錄 3~5 重新編號為附錄 2~4。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC79 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)	建議做法與監管方式	
1.	通告案號：	MEPC.1/Circ.795/Rev.7			一、 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。 二、 船旗國： (一) 我國交通部已於 2022 年 11 月 1 日交航(一)字第 11198003014 號公文，公告採用最新版本之 MARPOL 附錄 VI 全文修正案 MEPC.328(76)決議案，以及 MEPC.347(78)決議案。 (二) 承上，故我國交通部已採用 IMO 公布之最新版本「符合聲明書－燃油消耗回報及營運碳強度評級(DCS-SoC)」，並委由財團法人驗船中心(CR)執行相關檢驗發證業務。(包含相關公約證書及符合確認/聲明書(如 SEEMP Part III))。 (三) 另我國交通部於 2021 年 1 月 14 日交航(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)。 (四) 我國交通部航港局已於 2022 年 10 月 11 日航舶字第 1111710846 號函，委請 CR 協助回報 EEDI 數值予 IMO，並副知交通部航港局(ship@motcmpb.gov.tw)。 三、締約國：我國依據「石油管理法」控管石油之輸入/輸出、製造、精煉等相關業者，並於該法第四章「銷售管理」，	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	MARPOL 附錄 VI				**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。 另有關生質燃料或合成燃料，以及燃料交付單之內容，建議提供予經濟部以及燃料供應商，作為資訊參考。	**建議做法：** 本次該統一解釋內容與國內航線無關，毋須處理。
	中英文標題：	防止船舶污染國際公約附錄 VI 之統一解釋 Unified Interpretations to MARPOL Annex VI					
	適用船舶	所有船舶					
	影響對象	主管機關、認可組織(RO)、造船廠、船舶所有人、經濟部、燃料供應商					
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該性能標準，供會員國落實 MARPOL 公約時有統一之標準 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	MEPC.1/Circ.795/Rev.6					
	摘要內容：	一、 有關使用生質燃料(Biofuel)及合成燃料(Synthetic fuel)之統一解釋： (一) 背景： (1). 測量主機氮氧化物(NOx)排放量時所使用的燃油為符合 ISO 8217 的標準燃油，若使用生質或合成燃料可能會影響柴油機 NOx 排放量，導致不符合 NOx 排放規定，過去 MARPOL 附錄 VI 規則 13(氮氧化物)以及規則 18(燃料可用性及品質)已有針對使用生質燃料的統一解釋。 (2). 因應環保減排趨勢而可能使用合成燃料之需求(航運業減碳排策)，故針對防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄 VI 規則 13(氮氧化物)以及規則 18(燃料可用性及品質)之規定，新增相關解釋及其定義。 (二) 統一解釋內容如下： (1). 合成燃料：係指透過合成而得，或從再生能源中提取類似石油蒸餾油成份之燃料油。 (2). 生質燃料或合成燃料之體積占比不超過 30%的混合燃料，應符合 MARPOL 附錄 VI 第 18.3.1 條要求(以石油精煉之碳氫化合物混合物)，柴油機毋須額外執行 NOx 測試。 (3). 生質燃料或合成燃料之體積占比超過 30%的混合燃料，應符合 MARPOL 附錄 VI 第 18.3.2 條要求(非石油精煉之燃燒用燃料油)，柴油機須額外進行 NOx 測試(但主機若可在不更動影響 NOx 排放部件之情況使用該混和燃料者，則不在此限)。 (4). 燃料交付單(BDN)所載之產品名稱應能說明合成燃料或生物燃料之比例。 二、 蒸發氣體(Boil off Gas, BOG)是否納入燃料消耗數據收集(DCS)： (一) 統一解釋：澄清用於氣體載運船推進或運轉所需之 BOG(如：推進、鍋爐、貨艙控壓之氣體燃燒裝置(Gas Combustion Unit, GCU)或其他運轉所需)，都應納入 DCS 中。					

		三、 有關 MEPC.324(75)決議案所新增主管機關須向 IMO 回報能源效率設計指標要求值(Required EEDI)、能源效率設計指標計算值(Attained EEDI)及其相關規定： (一) 統一解釋主要澄清船舶進行重大改裝後，須回報 EEDI 和相關資訊的時間點： (1). 在 2022 年 4 月 1 日前進行重大改裝者，應於 2022 年 4 月 1 日以後 7 個月內回報。 (2). 在 2022 年 4 月 1 日及以後進行重大改裝者，應於國際能源效率證書(IEEC)檢驗發證後 7 個月內回報。 四、 有關 CII 評級符合聲明格式(Statement of Compliance, SoC)： (一) 背景：2022 年 11 月 1 日生效之 MARPOL 附錄 VI 附件 X(燃料消耗報告和 CII 評級 SoC 格式)，須包含 CII 達成值及其評級，但計算 2023 年度 CII 所需數值，須等到 2024 年才可全部取得。 (二) 統一解釋：可於 2024 年獲得相關數值後，再於 SoC 填入 CII 達成值及其評級即可。 五、 有關船舶能源效率管理計畫第 III 部份(SEEMP Part III)的 3 年執行計畫起算年： (一) 背景：因應 2023 年 1 月 1 日執行之碳強度指標(CII)規定，總噸位 5,000 以上且需符合防止船舶污染國際公約 (MARPOL)附錄 VI 規則 28 之船舶應於 2023 年 1 月 1 日執行其 SEEMP Part III(船舶營運碳強度計畫)，且 3 年滾動調整。 (二) 統一解釋： (1). 2023 年 1 月 1 日以後，若為 10 月 1 日以後交船者，則交船當年度之 CII 不予評級(但仍須回報數據給燃料消耗數據收集系統(Data Collection System, DCS))，其 3 年實施計畫應從交船次年開始計算。 (2). 2023 年 1 月 1 日以後，船舶更換公司時，或同時更換旗國及公司時，應符合 MARPOL 附錄 VI 規則 26.3.1(即船舶之 SEEMP 應包含 CII 之相關內容)，並提交一份新的 SEEMP Part III。變更年應為下一個 3 年實施計畫的第 1 年。 六、 有關 CII 矯正計畫之目標年計算方式： (一) 背景：因應 2023 年 1 月 1 日執行之碳強度指標(CII)規定，總噸位 5,000 以上且需符合防止船舶污染國際公約 (MARPOL)附錄 VI 規則 28 之船舶，若 CII 因連續 3 年落入 D 級或 1 年落入 E 級，需達成矯正計畫目標 CII 要求值之年度尚需澄清。 (二) 統一解釋：若 YYYY 年之 CII 被評為較差等級，應在 YYYY+1 年送審修訂之 SEEMP(包括矯正計畫)，並應在 YYYY+2 年達到年度 CII 要求值。 範例：若 2023 年度 CII 數據為 E，則於 2024 年申請符合聲明書時需撰寫矯正計畫，其矯正計畫之目標為：使該船達成 2025 年所訂之 CII 要求值。	訂定相關銷售規定，其主管機關為經濟部。 四、港口國、沿岸國：N/A		

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生

MEPC79 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">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">2.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.885/Rev.1</td><td rowspan="10">此內容為 IMO 在針對未來溫室氣體減排戰略中會對於會員國的影響作出評估，並不影響國內法，與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI</td><td rowspan="9">此內容屬於評估原則之「其他類」，係為 IMO 內部之評估程序，與我國無關，故建議毋須處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修正之候選方案對會員國造成影響的評估程序
Revised Procedure for Assessing Impacts on States of Candidate Measures</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(與我國航政相關機構無關)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>資訊性文件</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.885</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 針對 IMO 降低溫室氣體排放戰略中所包含之短期、中期、長期措施可能會對於會員國之影響做出評估之流程。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC79 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">3.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.2/Circ.28</td><td rowspan="10">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。
四、 我國交通部於 2020 年 10 月 20 日交航(一)字第 10998002151 號公文，已公告採用 MEPC.2/Circ.27。(本次新版通告亦涵蓋該通告內容)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 II</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

考量實務上尚未有急切需求，故可先存參，待日後有航商欲載運之化學品未列於 IBC Code 時再以「行政規則」方式處理並置於航港局官網公約履行專區(環保)。</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

建議待後續有相關需求時，配合國際航線做法函文周知我國認可組織(RO)及造船技師依據該準則進行分類。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">依據防止船舶污染國際公約附錄 II 及國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程臨時分類之液體物質
(Provisional Categorization of Liquid Substances in Accordance with MARPOL Annex II and the IBC Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">化學液體船</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠、環境部化學物質管理署、造船技師公會</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：船旗國可依該準則針對未列於 IBC Code 第 17、 18、 19 章之貨物規範臨時性載運規定
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.2/Circ.27</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(即本通告)，說明該貨物之臨時性載運規定，但若該貨物亦未列於該通告時，須由船旗國依據載運散裝液體物質臨時評估準則(MEPC.1/Circ.512/Rev.1)進行分類規範(決定其適用之規定)。
二、 本次修正更新內容如下：
(一) 更新相關物質清單內容。
(二) 新增：若貨物被視為屬於 MARPOL 附錄 I(油類)之複雜混合物，則該貨物將自清單移除。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC79 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)	建議做法與監管方式	
4.	通告案號：	MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4			本案為 IMO 委員會之內部規定，與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				此內容屬於評估原則之「其他類」，為 IMO 委員會之內部規定，毋須處理	同國際航線做法。
	中英文標題：	海事安全委員會與海洋環境保護委員會及其次委員會之組織及工作方式 Organization and Method of Work of The Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and their Subsidiary Bodies					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	海事安全委員會與海洋環境保護委員會及其次委員會(與我國航政相關機構無關)					
	類型(性質)：	資訊性文件	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.3					
	摘要內容：	一、 本通告旨在為海上安全委員會(MSC)與海洋環境保護委員會(MEPC)及其次委員會提供統一基礎，以便以高效率和高效益的方式工作，並加強組織戰略、各委員會的工作以及聯繫。 二、 通告適用於各委員會及其次委員會之相關工作，包含工作、起草、信函、閉會期間工作等其他小組的工作。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MEPC79 通告評估表

項次	決議案基本資訊				國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
5.	通告案號：	MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2			本指南旨在更新和標準化 IMO 典範課程的建置、審查和驗證過程，與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：					**建議做法：** 此內容屬於評估原則之「其他類」中宣導性質、尚未產出具體內容之案件或單純資訊性文件，毋須法制處理。 建議可提供該資料給航港局船舶組、航港局船員組、航港局航安組、航港局港務組、航務中心(PSC)參考。	同國際航線做法。
	中英文標題：	典範課程的建置、審查和驗證指南 Guidelines for the Development, Review and Validation of Model Courses					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	主管機關					
	類型(性質)：	資訊性文件(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋需翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無(會員國若要進行相關典範課程的建置、審查和驗證時，可參考該指南) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.1					
	摘要內容：	一、 本指南旨在提供標準化之典範課程的建置、審查和驗證程序之指引。以確保典範課程與相關 IMO 文書內容一致，其內容包含：組織能力及架構、課程建立之優先順序建議、課程建立程序、審查及驗證程序、更新程序。 二、 本次修正新增附錄 4(典範課程的動作動詞分類法)及附錄 5(學習成果指南)，用以描述學員(candidates)在特定或整個課程結束時應獲得的知識、理解和熟練程度(knowledge, understanding and proficiency, KUP)。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MEPC79 通告評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="11">6.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC-MEPC.6/Circ.21</td><td rowspan="11">本案與內國法化無關，但補充以下內容：
一、本案所稱「國家聯絡點」，依MSC-MEPC.6/Circ.21原文第2點內容之描述，為一針對「涉及有害物質包含油污的事件做接收、通報和應變」之單位。
二、查我國針對海洋油污染事件的應變機制，係依「重大海洋油污染緊急應變計畫」規定處理。
三、現行我國做法，相關主責部會將依事件性質是否涉及船舶進行區分，依據過往已討論之分工方式處理。
(補充：因我國並非IMO之會員國，故無法於該文件中增加我國之國家單一窗口資訊。)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 I、II 及 III</td><td rowspan="10">建議做法：
此內容屬於評估原則之「其他類」中宣導性質或尚未產出具體內容之案件。

建議可提供該資料給航港局航安組、航港局港務組、輪船商業同業公會全國聯合會、海洋委員會及農業部漁業署參考。</td><td rowspan="10">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">安全、防污以及回報之國家聯絡點
National Contact Points for Safety and Pollution Prevention and Response</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、海洋委員會、農業部漁業署</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>資訊性文件(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋需翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC-MEPC.6/Circ.20</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、本通告整理船舶涉及包含油類等有害物質事件之接收、傳輸和處理之緊急報告，對於沿岸國之國家聯絡點列表。 (補充：旨述國家聯絡點，每一季都會更新相關內容發布)
二、本次修正為 IMO 定期更新國家聯絡點之相關資訊。

補充：依 MSC-MEPC.6/Circ.21 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>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC79 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)	建議做法與監管方式	
7.	通告案號：	BWM.2/Circ.13/Rev.5			本案為 IMO 內部工作組工作方式之指引，與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				此內容屬於評估原則之「其他類」中宣導性質或尚未產出具體內容之案件，與內國法化無關，毋須處理	此內容屬於評估原則之「其他類」中宣導性質或尚未產出具體內容之案件，與內國法化無關，毋須處理
	中英文標題：	2004 年船舶壓艙水和沈積物控制和管理國際公約，海洋環境保護科學問題專家組-壓艙水工作組(GESAMP-BWWG)訊息收集和工作實施方法 International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 - Methodology for information gathering and conduct of work of the GESAMP-BWWG					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	海洋環境保護科學問題專家組-壓艙水工作組成員(與我國航政相關機構無關)					
	類型(性質)：	資訊性文件	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	BWM.2/Circ.13/Rev.5					
	摘要內容：	一、 本通告為海洋環境保護科學問題專家組-壓艙水工作組(GESAMP-BWWG)之實施方法，內容包含資料數據蒐集方式、物質鑑定方式、使用活性物質之相關規則、對人類健康以及環境之風險評估等。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生

MEPC79 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">8.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.34/Rev.11</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
(一) 我國交通部已於 2015 年 8 月 20 日公告採用國際海事組織通過之「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」(BWM 國際公約)，並於 2016 年 11 月 8 日公告實施日期為 2017 年 9 月 8 日起。
(二) 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。
(三) 另我國交通部於 2022 年 6 月 23 日交航（一）字第 11198001694 號公文，公告採用「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約修正案(MEPC.325（75）)」。
(四) 「船舶設備規則」第 224-1 條規範船舶壓艙水管理系統設置標準(國際航線船舶應設置船舶壓艙水管理系統，並依船舶壓艙水及沉積物管理國際公約規定取得相關型式認可)。
港口國、沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">BWM</td><td rowspan="9">建議做法：
考量本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，毋須法制處理。</td><td rowspan="9">BWM 國際公約不適用內航線船舶，此欄位不適用</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></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、認可組織(RO)、造船廠、船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無，此通告僅為資訊性整理，相關內容亦可於 IMO 網站上獲得
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.34/Rev.10</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，壓艙水管理系統 (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管理系統的認可程序 (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、 本通告為更新通過 IMO 基礎/最終測試之 BWMS 清單，包含各系統名稱、認可之 MEPC 通告案號及日期，以及製造商名稱等基本資訊，以供業界參考。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC79 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)	建議做法與監管方式	
9.	通告案號：	BWM.2/Circ.66/Rev.4		一、我國交通部已於 2015 年 8 月 20 日公告採用國際海事組織通過之「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」(BWM 國際公約)，並於 2016 年 11 月 8 日公告實施日期為 2017 年 9 月 8 日起。 二、「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國際壓艙水管理證書(IBWMC)並完成檢驗證明符合公約規定。 四、港口國、沿岸國：N/A 五、有關本案通告，我國交通部於 2021 年 1 月 14 日交航(一)字第 10998002961 號公文，已公告採用 BWM.2/Circ.66/rev.1。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	BWM			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。 **監管方式：** 因應本次統一解釋之內容，BWMS 進行升級或更改 BWMS Code 第 3.9 段定義之主要構件(直接影響符合 D-2 標準之構件)，則視為新安裝 BWMS，並應根據 BWM 公約第 E-1.1.5 條進行調試試驗，並重新簽發	BWM 國際公約不適用國內航線船舶，此欄位不適用。
	中英文標題：	船舶壓艙水及沉積物管理國際公約及壓艙水管理系統章程之統一解釋 Unified Interpretations to the BWM Convention and the BWMS Code				
	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	主管機關(交通部航港局船舶組)、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠				
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期：	N/A		
	翻譯需求：	摘要翻譯(如下)				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該性能標準，供會員國落實 BWM 公約時有統一之標準 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: BWM.2/Circ.66/Rev.3 曾針對國際壓艙水管理證書(IBWMC)中主要壓艙水管理方法填寫方式進行解釋，故船旗國可考量請船東更換成新證書填寫方式 「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	BWM.2/Circ.66/Rev.3				
	摘要內容：	一、 有關壓艙水管理系統(BWMS)調試試驗實施要求之統一解釋 (一) 背景：依 MEPC.325(75)修正之船舶壓艙水及沉積物管理國際公約及前版統一解釋，2022 年 6 月 1 日以後，新造船 /現成船完成安裝 BWMS 初次檢驗或附加檢驗者，須進行調試試驗以確保系統之運轉功能及效能正常(原則上實施一次)。 (二) 統一解釋：若對船上安裝之 BWMS 進行升級或更改 BWMS Code 第 3.9 段定義之主要構件(直接影響符合 D-2 標準之構件)，則視為新安裝 BWMS，並應根據 BWM 公約第 E-1.1.5 條進行調試試驗，並重新簽發該船之國際壓艙水管理證書。 二、 有關國際壓艙水管理證書上所載之壓艙水管理系統(BWMS)之安裝日期： (一) 統一解釋：證書所載之 BWMS 安裝日期，應為最近一次完成調試試驗之日期(the latest commissioning and operation)。 三、 對於偶爾從事國際航線(BWM.2/Circ.52/Rev.1)、符合豁免規定(A-4)、裝有 BWMS 並備有應急措施、排放至收受設施(B-3.6)、替代方法(B-3.7)、等效符合(A-5)情況，其船舶之壓艙水管理證書填寫方式： (一) 統一解釋：提供上述情況於壓艙水管理證書之填寫方式範例。其中，已須強制符合 D-2 標準而裝有 BWMS 之船舶，即使可能採用 D-1 標準作為其 BWMS 故障時之應急措施，仍應於證書上僅載明 D-2 為主要使用之壓艙水管理方法。 四、 有關進行量測之 BWMS 組件之校正規定： (一) 背景：BWMS Code 規則 4.10：換證檢驗時，應依據製造商說明檢查並測量				

		BWMS 構件之性能。船上應備有最後一次校正檢查日期之校正證書以供檢查。 (二) 統一解釋： (1). 澄清 BWMS 構件之精度檢查/校正(或在無法校準的情況下更換感測器)之間隔，不應強制與 BWMS 的檢驗週期相關聯，即使 BWM 年度/中間/換證檢驗時須確認校正證書有效性。 (2). 應依據製造商說明中規定之時間間隔與程序，檢查/校正 BWMS 構件之精度。		該船之國際壓艙水管理證書，故若無符合相關規定則無法取得對應之證書。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輯 吳昌政 葉德生					

MSC106 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">1.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.519(106)</td><td rowspan="10">本案為一資訊性文件與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，毋須法制處理。</td><td rowspan="9">本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，毋須法制處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">在武裝衝突背景下，會員國有義務根據 SOLAS 和 SAR 提供搜索和救援服務
Member States' Obligations in Connection with Search and Rescue Services under the SOLAS and SAR Conventions in the Context of Armed Conflicts</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">俄烏衝突附近之 IMO 會員國(與我國航政相關機構無關)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.495(105)、SAR、SOLAS、LEG.3(91) of 27、UNCLOS</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：俄羅斯在烏克蘭進行的「特別軍事行動」，已對生命構成嚴重威脅，並對航行安全和海洋環境構成嚴重風險。俄羅斯攻擊商船、扣押及留置商船，包括搜索和救援船，已威脅到船員的安全和福利以及海洋環境。為確保船員的安全和福利及所有受影響地區的國際航運和海洋環境的安全，要求俄羅斯聯邦停止其非法活動。
二、 重申海上搜索與救助國際公約(International Convention on Maritime Search and Rescue , SAR)的所有締約國應確保提供有效的搜救服務，包括在接到海上遇險人員的通知後，協調搜尋行動。
三、 重申不論國籍、地位或狀況，皆應提供搜救服務。
四、 敦促各會員國在武裝衝突期間不要：
(一) 阻礙搜救單位和設施對遇險人員提供援助，妨礙救援協調中心(rescue coordination centres)和救援分中心(rescue sub-centres)在其搜索和救援區域內有效且高效地協調搜救行動。
(二) 扣押搜救單位(設施)及其工作人員、救援協調中心，以及救援分中心，阻礙搜救服務；以及
(三) 留置搜救單位(設施)、救援協調中心、區域安全中心之相關人員。
五、 呼籲各會員國根據 SOLAS 和 SAR 相關規定採取措施，協調在遇險情況下提供搜救服務和任何其他援助，同時評估提供搜救服務的情況和對人員及資源的風險。
六、 呼籲各會員國，如果在其管轄下的搜救服務受到阻礙，應向 IMO 通報相關情況，並請求支援以解決問題。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
2.	決議案號：	MSC.520(106)		一、船旗國： (一)、我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。 (二)、船舶檢查規則第 3 條： (1). 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 (2). 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 二、港口國： (一)、我國依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 (二)、我國依據「石油管理法」控管石油之輸入/輸出、製造、精煉等相關業者，並於該法第四章「銷售管理」,訂定相關銷售規定，其主管機關為經濟部。 (三)、我國交通部航港局針對船舶燃料供應，已制定「交通部航港	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 II-2 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組、經濟部)** 考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。 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。 另建議發文提供予我國經濟部及燃料供應商，作為後續因應資訊。 **影響評估：**此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。 **監管方式：** **船旗國：**N/A **港口國：** 1. 於 PSC 登輪檢	此修正內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。
	中英文標題：	1974 年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				
	適用船舶	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關、臺灣港務公司、航務中心(PSC)、認可組織(RO)、船舶所有人、經濟部、燃料供應商、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會				
	類型(性質)：	公約修正案(強制性)	生效日期： 2026.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該 SOLAS 修正案完成內國法化(締約國：落實本次針對燃料閃點聲明之規定) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A 「新增裁量事項」: 評估是否訂定相關監管方式以控管我國燃料供應商				
	相關文件：	HKMSINs - No. 6/2023				
	摘要內容：	一、 背景：自 2020 年起，IMO 為減少空污而要求船舶使用低硫燃油(硫含量限值 0.5% (m/m))，加注燃油時需確認硫含量是否達標準，但部分市場上卻出現未符合閃點要求之低硫燃油而使航商備受困擾(SOLAS 第 II-2 章規則 4.2.1 規定燃油之閃點不得低於 60°C)，為確保其安全性，IMO 針對閃點不合格燃油應採取之措施及相關處理程序進行討論，以降低船舶發生意外的風險。 二、 本決議案修正海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-2 章(建造-防火、探火及滅火) ： (一) 新增名詞定義： (1). 確認案例(閃點)(Confirmed case (flashpoint))：依據 IMO 可接受標準，由經認可之實驗室對代表性樣本進行分析，報告顯示其閃點低於 60°C。 (2). 代表性樣本(Representative sample)：其物理和化學特性與被抽樣產品樣本總體積的平均特性相同者。 (3). 燃油(Oil fuel)：見防止船舶污染國際公約附錄 1 規則 1(MARPOL Annex 1 Reg 1)。 (二) 新增要求摘要如下： (1). 要求燃料供應商必須在加油前向船舶提供一份聲明，以證明所提供的燃料符合 SOLAS 第 II-2 章規則 4.2.1 之規定，並說明所使用之測試方法。 (2). 提供給船舶的燃料交付單(BDN)應包含符合 IMO 規定的閃點限值(不低於 60°C，且應依 IMO 接受之標準(如 ISO 2719:2016 等)測定)，或聲明已測量閃點在 70°C 以上。				

MSC106 決議案評估表

		1. IMO 可接受標準：ISO 2719:2016 閃點測定-Pensky-Martens 閉環法、程序 A(針對蒸餾燃料(Distillate Fuels))或程序 B(針對殘渣燃料(Residual Fuels))。 2. 經認可之實驗室：實驗室應獲得 ISO/IEC 17025:2017 或同等標準之認證，以進行 ISO 2719:2016 閃點測定。 (3). 各締約國政府應確保在發生燃料供應商不符合規定之情況時，相關權責機關應向 IMO 回報，並對不符合規定的燃料供應商採取適當行動。	局受理申請於商港區域內以油駁提供船舶加注燃料案件審查作業程序」以及「交通部航港局受理申請於商港區域內以油罐車提供船舶或港區機具設施加注燃料案件審查作業程序」，其中已要求供應商於申請加油作業時，應提供所加注燃料之相關資料(如種類、使用量及來源、合格證明等)。 三、沿岸國：N/A。	查時，得查證該船之燃料交付單是否符合規定。 2. 燃料交付單須包含相關燃料閃點證明文件為本次 IMO 新制規定，考量此屬於對於燃料供應商之控管，建議可提供本案資訊予經濟部、港務組以及港務公司，以評估是否制定相關機制，控管船舶燃料供應商於加油時出具相關閃點證明文件，以符合公約規定。 **沿岸國：N/A**	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生					

MSC106 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
3.	決議案號：	MSC.521(106)		一、船旗國： (一)、現行我國船舶法(母法)尚未納入「工業人員」之概念及定義(意即現行工業人員依據船舶法仍被視作為乘客)，故依據我國現況，尚無法按本案公約規定，針對載運工業人員船舶進行相應之檢驗發證以及後續監管。 (二)、故我國交通部航港局已於2021年啟動工業人員相關規定之內國法化研究，並以中華海員總工會與驗船中心共同執行之「研擬載運工業人員船舶管理規則」，檢視工業人員議題對我國法規制度之影響以及法規建議，並針對相關規定進行研析並草擬後續內國法化之草案內容。 (三)、因應離岸風電產業發展，我國已於2022年展開船舶法修法程序，將工業人員之概念納入船舶法中並增訂相關子法授權，以期能早於IMO實施，航港局正依法規委員會修正船舶法文字，後續將再預告後再往上陳報至交通部，而後送進行政院及立法院。後續將依據船舶法，對於本國籍以及進入本國水域作業之外國籍工業人員船舶進行監管。 二、 港口國：我國依商港法第58條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第XV章(新增)			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組、航港局港務組)** 因本案所述工業人員(IP)為IMO新定義之名詞，故建議修正我國船舶法(母法)納入相關定義及概念。(註：我國船舶法(母法)正配合國際公約辦理修法作業，以納入相關工業人員之概念及定義，並預計新增相關子法授權以針對該類型船舶進行專法規範。) 另本案為「涉及國際公約章節及證書增修之決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。 建議待船舶法修正通過後，依據船舶法第101條以及商港法第75條辦理公告採用本修正案。 另建議同時公告採用MSC.418(97)決議案，以利與國際公約規定接軌，即我國船舶可按照本決議案之	**建議做法：** 因本案所述工業人員(IP)為IMO新定義之名詞，故建議修正我國船舶法(母法)納入相關定義及概念。(註：我國船舶法(母法)正配合國際公約辦理修法作業，以納入相關工業人員之概念及定義，並預計新增相關子法授權以針對該類型船舶進行專法規範。) 有關工業人員子法議題，請參考本評估表MSC.527(106)之說明。
	中英文標題：	1974年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				
	適用船舶	總噸位500以上且載運超過12名工業人員之國際航線船舶				
	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： 2024.07.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(船旗國：納入工業人員之相關概念及適用規定以利後續監管；港口國：應納入工業人員之相關概念，以利後續執行港口國管制(PSC)) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A 「新增裁量事項」: 是否延伸工業人員之概念至國內航線船舶與國際航線總噸位未滿500之船舶				
	相關文件：	IP Code、HKMSINs - No. 12/2023、MSC.418(97)				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 近年來為因應離岸風電工程，需要大量風電技師往返陸地及離岸風場工作，此類人員身分既非船員，亦非乘客，IMO將此類人員稱之為「工業人員(Industrial Personnel, IP)」，為確保工業人員及其船舶之安全，IMO自2016年起開始研析船舶載運工業人員之議題。 (二) 現行國際做法為，當船旗國主管機關同意時，此類載運工業人員船舶得依據MSC.418(97)決議案(安全載運超過12名工業人員之國際航線船舶臨時建議)審核，獲得認可之船舶即可載運超過12名工業人員，且在此情況下，工業人員將不被視為乘客。 (註：按照本決議案之規定，2024年7月1日公約生效後，則不再接受新申請依MSC.418(97)決議案載運超過12名工業人員) 二、 本決議案全文新增海上人命安全國際公約(SOLAS)第XV章(載運工業人員船舶之安全措施) (一) 名詞定義： (1). 「工業人員(Industrial personnel (IP))」: 指運送或搭載於船舶並於其他船舶及/或離岸設施上從事離岸工業活動的所有人員。 (2). 「國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)」: MSC.521(106)決議案採納的「國際載運工業人員船舶安全章程」。 (3). 「離岸工業活動(Offshore industrial activities)」: 指與可再生能源或碳氫化合物能源部門、水產養殖、海洋採礦或類似活動相關但不限於對資源的勘探和開發有關的離岸設施的建設、維護、除役、營運或服務。				

		(4). 「國際高速船安全章程(HSC Code)」: MSC.97(73)決議案採納的 2000 年高速船安全章程。 (5). 「建造」: 指船舶安龍或處於類似建造階段 (建造階段：可辨認出具體船舶；或船舶開始組裝之重量達 50 噸或全船總重量 1%以上(高速船為 3%)) (二) 總則： (1). 工業人員不應視為乘客。 (2). 以工業人員人數作參數計算時，應包含工業人員、特種人員和船上乘客的總和(乘客不得超過 12)。 (3). 對於適用於 SOLAS 第 X 章的高速船，按照本章和 IP Code 之要求獲得認證的船舶應被視為符合 HSC Code 第 2 至 12 章和第 18 章之要求。(即除航儀設備、無線電通訊設備、穩定系統之規定) (三) 工業人員相關規定之適用範圍： (1). 2024 年 7 月 1 日之後建造總噸位 500 以上且載運超過 12 名工業人員之貨船和高速貨船。 (2). 2024 年 7 月 1 日之前建造之貨船，經主管機關認可載運超過 12 名工業人員(MSC.418(97))，應在 2024 年 7 月 1 日之後的第一次中間檢驗或換證檢驗(以先發生者為準)符合 IP Code 第 III/1(工業人員資格)、III/2(安全轉移規定，但 2.1.7 規定除外)、IV/7(救生設備)和 IV/8(危險品)要求。 (3). 2024 年 7 月 1 日前建造之高速貨船，經主管機關認可載運超過 12 名工業人員(MSC.418(97))，應在 2024 年 7 月 1 日之後的第三次定期檢驗或第一次換證檢驗(以先發生者為準)符合 IP Code 第 III/1(工業人員資格)、III/2(安全轉移規定，但 2.1.7 規定除外)、V/7(救生設備)和 V/8(危險品)要求。 (4). 不論建造日期，貨船或高速貨船於 2024 年 7 月 1 日以後申請載運超過 12 名工業人員者，應符合 IP Code 並進行檢驗發證。 (四) 對於其它各章之適用性： (1). 除本章節要求外，本公約其他各章所載關於貨船之規定適用於上述(三)(1)條所述之船舶，但本章另有規定者，不在此限。 (2). 除本章節要求及上述(四)(1)條之規定外，對於適用 HSC Code 之高速船，應適用該章程中有關貨船的規定。 (五) 本章所適用之船舶及高速船應 1. 依照 SOLAS 第 I 章或第 VIII 章或第 X 章(如適用)取得貨船或高速貨船證書。 2. 符合 IP Code 要求；以及 3. 除符合 SOLAS 或 HSC Code 相關檢驗發證之規定外，還應依照 IP Code 進行檢驗和發證。	定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 三、沿岸國：N/A	規定,在 2024 年 7 月 1 日前依據 MSC.418(97)決議案申請認可，並於公約生效後符合相關追溯規定，以載運超過 12 名工業人員投入營運。 **影響評估：** 因目前 IP 相關規定尚未實施，故無法估計後續將屬 IP 船舶之確切數量。 有關 IP Code 後續影響對象，主要可分為運輸補給船(CTV)以及服務運維船(SOV)兩大類。 依據航港局 MTNet 整理之資訊，我國國輪屬「(B98)運輸補給船」者約有 34 艘。 另檢視現行入級我國交通部認可之驗船機構(CR)，且具備特種用途船舶安全證書(SPS)之國輪風電船舶，約有 6 艘。(此類船舶與 SOV 之樣態較為類似) 上述船舶後續將可能因應 IP 規定生效，申請相關檢驗發證以利載運超過 12 名工業人員。 (但是否申請仍取決	

				於船東需求，目前無法確認實際數量。) **對業者之影響衝擊及檢視我國法規制度：** 1. 現行業者之困難點： (1) 並非所有國家皆採用 MSC.418(97)決議案。 (2) 高速船(HSC)型人員運輸船(CTV)並無國際統一之規範。 (3) 針對工業人員資格、載運危險品及人員海上轉移，國際上尚無統一之規範。 2. SOLAS 第 XV 章生效後對業者之影響以及我國法規制度 (1) 需於船舶法中明訂工業人員得不視為乘客(但須有資格限制)。 (2) 需於船舶法子法明定追溯條款以與 SOLAS 做法一致：2024 年 7 月 1 日前，船舶得依 MSC.418(97)決議案認可後，載運超過 12 名工業人員並投入營運(但此等船舶於 2024 年 7 月 1 日以後須符合部分追溯性條款)。	

				(3) 需於船舶法子法明定工業人員資格、載運危險品及人員海上轉移之規範。 **監管方式：** **船旗國：** 我國後續將修正船舶法訂定母法授權，並制定相關子法規定，即可依據船舶法控管國輪以及進入本國水域作業之外籍工業人員船舶。(並於船舶法制定超載工業人員之罰則) **港口國：** 修正船舶法並訂定相關子法，或公告採用相關決議案後，可依據商港法第 58 條上船確認相關載運工業人員船舶，是否具備相關國際公約證書，並符合其載運人員數量及資格等規定。 **沿岸國：N/A**	

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">4.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.522(106)</td><td rowspan="10">我國並非採用 1978 年議定書</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 公約附件(證書格式)</td><td rowspan="9">我國並非採用 1978 年議定書，爰毋須處理。</td><td rowspan="9">我國並非採用 1978 年議定書，爰毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">1974 年海上人命安全國際公約 1978 年議定書修正案
Amendments to the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、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>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：採用 SOLAS1978 年議定書者，應完成證書格式內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本決議案修正 1974 年海上人命安全國際公約 1978 年議定書貨船安全設備證書之證書頁，確保與經 MSC.496(105)決議案修正之 1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書的證書形式保持一致性。
<table>
<tr><th>新版證書文字</th><th>舊版證書文字</th></tr>
<tr><td>2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance in accordance with the requirements of the Convention;
2.3 本船已依本公約要求備有拋繩器；</td><td>2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
2.3 本船已依本公約要求備有拋繩器及供救生設施用之無線電裝置；</td></tr>
</table>
註：我國所採用之「1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書」，其相同部分之修正案為 MSC.497(105)。(相關決議案已於「111 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法做法分析建議暨人員訓練案」時處理。</td></tr>
<tr><td colspan="7">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
5.	決議案號：	MSC.523(106)		一、我國於 2016 年 3 月 11 日以交航（一）字第 10598000281 號，採用 MSC.370（93）「國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程修正案」。並於 2020 年 2 月 20 日交航（一）字第 10998000171 號採用 MSC.441(99)「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 79 條。 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	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 VII 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。 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。 **影響評估：** 本次修正為新增可選擇使用高錳沃斯田鋼於低溫中，故對現成船舶並無影響 **監管方式：** **船旗國：**本次修正內容屬於新船建造中項目，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、沿岸國：** N/A	**建議做法：** 現行國內航線並無此種船舶，且依船舶法第 33 條規定，2018 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。
	中英文標題：	國際船舶載運散裝液化氣體構造及設備章程修正案 Amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code)				
	適用船舶	SOLAS 適用且載運液化氣體之船舶(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)：	章程修正案(強制性)	生效日期： 2026.01.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(船旗國：確認該旗船舶若使用高錳沃斯田鋼符合新標準) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	HKMSINs - No. 7/2023、MSC.1/Circ.1599/Rev.2				
	摘要內容：	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，IMO 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 MSC106 採納「國際船舶載運散裝液化氣體構造及設備章程」(IGC Code)修正案。 二、 本次修正表格 6.3(最大厚度 25mm 設計溫度低於-55°C 至-165°C 之貨艙、次屏壁(Secondary Barriers)和處理用壓力容器(Process Pressure Vessels)之板材、型材和鍛件要求)內容，納入高錳沃斯田鋼之相關應用及測試要求，摘要如下： (一) 其最低設計溫度為-165°C。 (二) 其板厚得大於 25mm。 (三) 需於-196ºC 之環境下進行衝擊試驗。 (四) 使用高錳沃斯田鋼時，應參考高錳沃斯田鋼低溫應用準則(MSC.1/Circ.1599/Rev.2)。				

			關特別檢查合格並核發或換發證書者，免依前二款規定辦理。 二、港口國、沿岸國：N/A		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生					

MSC106 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">6.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.524(106)</td><td rowspan="9">一、 船旗國：
(一) 我國已於 2017 年 06 月 16 日依據船舶法 101 條以交航（一）字第 10698001632 號採用 MSC.391（95）決議案 (IGF Code)，惟並無為此另訂子法規則(國內目前亦無使用天然氣作為動力之船舶)。
(二) 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) 有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條 (適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書 並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定 (國內國際航線目前無使用天然氣作為動力之船舶)。
二、港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 II-2 章</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。

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。

影響評估：
本次修正為新增可選擇使用高錳沃斯田鋼於低溫中，故對現成船舶並無影響

監管方式：
船旗國：本次修正內容屬於新船建造中項目，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。</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

現今因我國國輪無論國際航線或國內航線皆無此種船舶，但因應全球降低溫室效應氣體排放之方針，我國使用低閃點燃料之船舶將可能會有所增加，故建議後續可研議針對此種船舶另訂子法。並考量此種船舶之風險性，建議相關檢驗標準可直接準用 IGF Code，僅於規則中律定監理事宜。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案
Amendments to the International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-Flashpoint Fuels (IGF Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 適用且使用氣體或其他低閃點燃料之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(船旗國：確認該旗船舶若使用高錳沃斯田鋼符合新標準)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">HKMSINs - No. 8/2023、MSC.1/Circ.1599/Rev.2</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，IMO 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 MSC106 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
(補充：
1. 低閃點燃料：依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章規則 2 之定義，係指閃點低於 60ºC 之氣體或液體燃料。
2. 依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-2 章規則 4.2.1.1 之規定：「除另有規定外，船舶禁止使用閃點低於 60ºC 之氣體或液體燃料」。
3. 依據 SOLAS 第 II-1 章規則 57，使用低閃點燃料之船舶，應符合 IGF Code 之規定。)

二、 本次修正表格 7.3(最大厚度 25mm 設計溫度低於-55°C 至-165°C 之貨艙、次屏壁(Secondary Barriers)和處理用壓力容器(Process Pressure Vessels)之板材、型材和鍛件要求)內容，納入高錳沃斯田鋼之相關應用及測試要求，摘要如下：
(一) 其最低設計溫度為-165°C。
(二) 其板厚得大於 25mm。
(三) 需於-196ºC 之環境下進行衝擊試驗。
(四) 使用高錳沃斯田鋼時，應參考高錳沃斯田鋼低溫應用準則(MSC.1/Circ.1599/Rev.2)。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
7.	決議案號：	MSC.525(106)		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) 我國交通部 2021 年 1 月 14 日交航（一）字第 10998002961 號公文，公告採用 MSC.461(101)決議案(ESP Code 之全文修正案)。 (二) 依據現行船舶法第 33 條，已要求新建造(或自國外輸入)之油輪及散裝船須符合國際公約(含 ESP)要求並入級船級協會，故新造船舶應符合該規定。 (三) 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 補充： 經查我國 MTNet 公布之相關資訊，我國自 2018 年 11 月 28 日以後建造或自國外輸入總噸位 500 以上之油輪有 2 艘(奕洋 1 號、台安 2 號)，散裝船有 9 艘(裕卓、通裕、中鋼超群、中鋼勝利、中鋼創造、中鋼和諧、中鋼自由、通耀、金保順)，上述船舶皆為國際航線船舶，並已取得相關船級及國際公約證書。(其中金寶順係屬 SOLAS XII 定義之廣義散裝船，故不適用 ESP Code。) (註：依據 SOLAS XI-1/2 之規定，ESP Code 所適用之散裝船為 SOLAS IX/1.6	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 XI-1 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。 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。 **影響評估：** 此修正案為統一之國際標準，故我國航行國際航線之船舶若不符合該規範則與國際不一致。 **監管方式：** **船旗國：**此為檢驗查核項目，故不符合者將無法簽證/換證。 **港口國、沿岸國：** N/A	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 依船舶法第 33 條要求我國自 2018 年 11 月 28 日以後新建造(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。 補充： 經查我國 MTNet 公布之相關資訊，我國自 2018 年 11 月 28 日以後目前尚未有建造或自國外輸入國內航線總噸位 500 以上之油輪或散裝船
	中英文標題：	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程修正案 Amendments to the International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code)				
	適用船舶	SOLAS 適用之散裝船及油輪				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	章程修正案(強制性)	生效日期： 2024.07.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(船旗國：確認該旗散裝船及油輪之相關檢驗標準有依據新標準) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	HKMSINs - No. 10/2023				
	摘要內容：	一、 背景：在 2017 年，一艘由油輪改裝為散裝船的 M/V “Stellar Daisy”於大西洋沉沒，造成 22 名船員喪生，為避免再發生類似事故，MSC106 採納「2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程」(2011 ESP Code)修正案，藉此提升塗層狀況的標準。 二、 本次修正內容重點摘要如下： (一) 散裝船規定： (1). 中間及換證檢驗時對於壓載水艙檢查(註：不含船齡 0~5 年之中間檢驗)：原先規定為塗層狀況屬「狀況欠佳(POOR)」者，若該次未進行換新或處理，則後續每年針對該艙都須檢驗。本次修正：塗層狀況未達「狀況良好(GOOD)」者，若該次不換新/處理，則後續每年都須針對該艙檢驗。 (2). 船齡超過 20 年且船長 150m 以上之雙殼散裝船，換證檢驗時，鄰近貨艙之空艙塗層屬「狀況欠佳(POOR)」，若該次未進行換新或處理，或者從建造時就沒有採用硬塗層(Hard Coating)，則後續每年都須針對該空艙檢驗。 (二) 油輪規定： (1). 澄清雙殼油輪及油輪定義：增加說明油輪之貨艙應由船體的一部份所構成。 (2). 釐清在船長指示下由船員執行液貨艙之壓力試驗的相關條件以及時間序：新增艙櫃試驗應於驗船師實施全面或近觀檢驗前完成。 (三) 同步更新狀況評估報告中相關欄位。 (四) 更新附錄中技術評估準則之參考資料。				

塗層狀況 Coating Condition	
狀況良好 GOOD	僅有少許銹斑 
狀況尚佳 FAIR	在防撓材之邊緣及電銲連接處局部脫落，及/或輕微生銹區域逾檢驗範圍 20%，但尚未至 POOR 程度。 
狀況欠佳 POOR	一般性脫落之塗層區域逾檢驗範圍 20%，或硬銹塊區域達檢驗範圍 10%或以上。 

定義之狹義散裝船。)

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
8.	決議案號：	MSC.526(106)		一、 船旗國： （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）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）有關我國化學液體船構造與設備規則第 3 條已規定：散裝載運前條第一款危險或有毒化學液體之化學液體船，應依本規則規定。航行國際航線之化學液體船，並應依國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程及其修正案、防止海洋污染國際公約附錄二防止散裝有毒液體物質污染規則及其修正案等規定。 （四）我國交通部於 2020 年 02 月 20 日交航(一)字第 10998000171 號及交航(一)字第 10998002154 號公文，公告採用 MSC.440(101)、MEPC.318(74)、MSC.460(101) 決議案，並使用現行最新版本之「國際適合載運散裝危險化學品證書」。 二、 港口國： 我國依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	IBC Code、SOLAS 第 VII 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。 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。 **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 相關水密門之規定，無實質影響亦無需額外監管。	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 國內航線現無化學品船舶，故毋須處理。
	中英文標題：	國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程(IBC Code)修正案 Amendments to the International Code for the Construction and Equipment Of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk(IBC Code)				
	適用船舶	載運散裝化學危險品之船舶				
	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)：	章程修正案(強制性)	生效日期： 2024.07.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(船旗國：確認該化學品船之破損穩度中有關水密門之要求依據新標準) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MEPC.345(78)、HKMSINs - No. 11/2023				
	摘要內容：	一、 本決議案修正 IBC Code 2.9.2.1 破損穩度中有關水密門之要求，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。 二、 本次修正將「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))」以及「在海上保持關閉之鉸鏈式水密門」納入在破損穩度之計算中可除外之開口項目。修改後之內容如下(底線處為本次修正處) 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和以風雨密門或風雨密艙口蓋關閉之開口；可不包括用人孔蓋和平艙口、維持甲板高度水密完整性之小型貨艙水密艙口蓋、遙控之滑動水密門、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。				

MSC106 決議案評估表

			全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為執行之依據。 三、 沿岸國：N/A		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輝 吳昌政 葉德生					

MSC106 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
9.	決議案號：	MSC.527(106)		一、船旗國： (一)、現行我國船舶法(母法)尚未納入「工業人員」之概念及定義(意即現行工業人員依據船舶法仍被視作為乘客)，故依據我國現況，尚無法按本案章程規定，針對載運工業人員船舶進行相應之檢驗發證以及後續監管。 (二)、故我國交通部航港局已於2021年啟動工業人員相關規定之內國法化研究，並以中華海員總工會與驗船中心共同執行之「研擬載運工業人員船舶管理規則」，檢視工業人員議題對我國法規制度之影響以及法規建議，並針對相關規定進行研析並草擬後續內國法化之草案內容。 (三)、有關「研擬載運工業人員船舶管理規則」所草擬之子法，其內容涵蓋本案章程(IP Code)所訂定之項目，並針對相關船旗國裁量事項提供具體規範，其內容包含： (1). 施行檢查、審核圖樣及寬免之規定及程序。 (2). 檢驗發證權責及週期規定。 (3). 工業人員之資格，及相關訓練要求。 (4). 船舶構造、艙區劃分與穩度、機器與電氣裝備安裝、防火構造、設備與兼載貨物規範。 (5). 住艙要求。 (6). 人員轉移之佈置及操作規定。 (7). 船上秩序及應急準備。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 XV 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組、航港局港務組)** 我國船舶法(母法)正配合國際公約辦理修法作業中，相關工業人員之概念及定義，待船舶法修正通過後即得執行相關監管措施及檢驗發證作業。 故建議待船舶法通修正通過後，依據母法授權新增工業人員相關子法，以規範國輪應遵循之規則、技術細節、檢驗發證流程、文件格式或統一標準。 另本案為「涉及國際公約章節及證書增修之決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。 建議待船舶法修正通過後，依據船舶法第101條以及商港法第75條辦理公告採用本修正案，使用該章程之	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 我國船舶法(母法)正配合國際公約辦理修法作業中，相關工業人員之概念及定義，待船舶法修正通過後即得執行相關監管措施及檢驗發證作業。 故建議待船舶法通修正通過後，依據母法授權新增工業人員相關子法，以規範國輪應遵循之規則、技術細節、檢驗發證、文件格式或統一標準。
	中英文標題：	國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code) International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel(IP Code)				
	適用船舶	總噸位 500 以上且載運超過 12 名工業人員之國際航線船舶				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	章程(強制性)	生效日期： 2024.07.01			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(船旗國：確保該旗載運工業人員船舶之構造、設備、人員資格等與公約要求一致；港口國：應納入工業人員之相關概念，以利後續執行港口國管制(PSC)) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A 「新增裁量事項」: 1. 是否延伸工業人員之概念至國內航線船舶與國際航線總噸位未滿 500 之船舶 2. 是否授權我國認可組織(CR)進行工業人員船舶之檢驗發證業務。 3. 應制定後續工業人員船舶之檢驗發證程序以及申請流程。 4. 是否依據我國認可組織(CR)之船級準則或其他文件，做為我國工業人員轉移設備之標準。 5. 是否依據 IMO MSC-MEPC.7/Circ.10 通告或其他文件，做為我國工業人員轉移之操作指南。				
	相關文件：	MSC.521(106)、MSC-MEPC.7/Circ.10、IMCA M202 Guidance on the transfer of personnel to/from offshore vessels and structures、EN 13852-1:2013.				
	摘要內容：	一、 背景：近年來為因應離岸風電工程，需要大量風電技師往返陸地及離岸風場工作，此類人員身分既非船員，亦非乘客，IMO 將此類人員稱之為「工業人員(Industrial Personnel, IP)」，為確保工業人員及其船舶之安全，IMO 自 2016 年起開始研析船舶載運工業人員之議題。 二、 工業人員為一特殊人員類別，由海上人命安全國際公約(SOLAS)第 XV 章(載運工業人員船舶之安全措施)給予其明確之定義，指運送或搭載於船舶並於其他船舶及/或離岸設施上從事離岸工業活動的所有人員。 三、 本決議案全文採納「國際載運工業人員船舶安全章程」(International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel, IP Code)。 四、 「國際載運工業人員船舶安全章程」(IP Code)可補充現有 IMO 規定，以滿足近海和能源的需求，促進安全運輸和安全人員轉移。並提供「工業人員安全證書(Industrial Personnel Safety Certificate)」之證書格式範本，後續符合 IP Code 規定之船舶，將依據公約規定核發「工業人員安全證書」及其設備紀錄。				

五、 IP Code 共分成 5 個部分，內容摘要如下：

國際載運工業人員船舶安全章程(簡稱工業人員章程,IP Code)		
Part I	總則 (General)	• 名詞定義、檢驗與發證
Part II	目標及功能要求 (Goals And Functional Requirements)	• 各章節之目標及功能要求
Part III	規則 (Regulations)	• 工業人員資格、安全轉移程序與設備
Part IV	根據 SOLAS 第 I 章發證船舶之額外規定 (Additional Regulations For Ships Certified In Accordance With SOLAS Chapter I)	• 總則、 艙區劃分及穩度、機器安裝、電氣安裝、定期無人當值的機艙空間、 消防安全、救生設備、危險品
Part V	根據 SOLAS 第 X 章發證船舶之額外規定 (Additional Regulations For Craft Certified In Accordance With SOLAS Chapter X)	• 總則、艙區劃分及穩度、機器安裝、電氣安裝、定期無人當值的機艙空間、消防安全、救生設備、 危險品

(一) Part I-總則：

(1). 本章程適用於總噸位 500 以上、航行國際航線工業人員定額超過 12 名之船舶(針對總噸位未滿 500 者，主管機關得適當放寬規定)

(2). 在 IP Code 中以工業人員人數作為參數計算時，是指工業人員、特種人員和船上乘客的總和，其中乘客人數不得超過 12。

(3). 名詞定義：

1. 工業人員(IP)：係指為了在其他船舶和/或海上設施上進行海上工業活動而在船上運輸或住宿的所有人員。
2. 離岸工業活動：係指與可再生能源或碳氫化合物能源部門、水產養殖、海洋採礦或類似活動相關但不限於對資源的勘探和開發有關的離岸設施的建設、維護、除役、營運或服務。

(二) Part II-目標及功能要求：

(1). 功能要求：應提供措施以確保工業人員之體格、培訓、訓練以及溝通能力。

(2). 人員安全轉移：IP 船舶須提供安全和適當的轉移方式，並具備適當之操作能力。

(3). 艙區劃分及穩度：船舶應在完整和破損情況下提供足夠的穩度。(相關細節要求寫於 Part IV、Part V)

(4). 機器裝置：確保在正常操作和任何緊急情況下能安全航行並運送船上人員。

(5). 電氣裝置：確保緊急情況下提供基本系統所需功能的應急電源，並保護船上所有人員遭受電氣危害。

(6). 無人當值機艙：確保無人當值機艙不會危害船舶或船上人員之安全。

(8). 相關規費。

(四)、依「研擬載運工業人員船舶管理規則」草擬之子法，有關人員轉移將要求符合我國「職業安全衛生署」之「離岸風電海域作業安全指引」。

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

三、沿岸國：N/A

補充：我國交通部授權之認可組織(CR)已制定「工作步橋準則 (Guidelines for Offshore Access “Walk to Work” Gangway)」船級準則，可作為後續人員轉移設備之相關標準。

證書格式。

另建議委由我國認可組織(CR)執行相關檢驗發證業務。

若我國認可組織(CR)已於決議案生效半年前報請交通部採納相關決議案及證書格式，亦可併案處理。

影響評估及監管方式：

同 MSC.521(106)

		(7). 消防安全：須滿足 SOLAS 及 2000 年高速船安全章程(2000 HSC Code)之基本消防規定。(相關細節要求寫於 Part IV、Part V) (8). 救生設備及布置：應提供適當的救生設備(如救生艇筏、個人救生設備)，具備適當之通訊及警報系統，並具有足夠之集合空間。 (9). 危險品：確認船舶能安全運輸和處理危險貨物。(相關細節要求寫於 Part IV、Part V) (三) Part III-規則：(對工業人員資格，以及安全轉移訂定細部規定) (1). 工業人員：應體格良好、至少年滿 16 歲、充分了解船上工作語言、在登船前接受相關培訓或指導(包含個人生存能力、消防及相關責任) (2). 安全轉移： 1. 安全轉移設備應定期保養、維持清潔、使用前執行相關檢查、具備適當之照明及通訊措施，並針對操作人員進行適當訓練。 2. 執行人員轉移時，可參考 MSC-MEPC.7/Circ.10，或主管機關認可之做法(如 IMCA M202 Guidance) 3. 人員轉移裝置的設計、建造、試驗和安裝應符合主管機關接受的標準(如 EN 13852-1:2013)或主管機關認可之船級協會要求。 (四) Part IV 與 Part V-根據 SOLAS 第 I 章及第 X 章發證船舶之額外規定： 承接上述 Part II 之目標範圍，訂定有關艙區劃分及穩度、機器裝置、電氣裝置、消防安全、救生設備及佈置，以及危險品載運之細部要求，部分規定將引用至 SOLAS 以及 2000 HSC Code 之規定。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生					

MSC106 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
10.	決議案號：	MSC.528(106)		本案與內國法化無關，故本案毋須特別處理。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A			**建議做法：** 本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，毋須法制處理。 但可將相關資訊提供予航港局航安組、航港局船員組、海洋委員會海巡署、輪船商業同業公會全國聯合會、中華海員總工會、中華民國船長公會參考。	與國際航線做法相同。
	中英文標題：	為確保海上人命安全、海上遇險人員救援和倖存者安全登岸之合作建議案 Recommended Cooperation to Ensure the Safety of Life at Sea, the Rescue of Persons in Distress at Sea and the Safe Disembarkation of Survivors				
	適用船舶	N/A				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、海洋委員會海巡署、中華海員總工會、中華民國船長公會				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	SOLAS、SAR				
	摘要內容：	一、 呼籲會員國以其各自作為船旗國、沿海國和港口國的身份，以及船東、船長、海員和其他相關組織和利益攸關方，透過以下方式確保海上生命安全： (一) 需在搜索和救援行動的所有階段進行快速和有效之合作。 (二) 儘量減少倖存者在救援船舶上停留的時間。 (三) 根據國際法，在倖存者上岸並被送到安全地點之前，搜索和救援行動還沒有結束；以及 (四) 根據 SOLAS 和 SAR 的義務，促進沿海國和參與搜救行動的船旗國之間的合作。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
11.	決議案號：	MSC.263(84)/Rev.1		**一、 船旗國：** （一） 我國交通部已於2008年12月29日交航字第0970058742號公文公告採用「1974年海上人命安全國際公約」之「遠距識別與追蹤系統」規定(自2009年1月1日施行)，並以交航字第09700587425號公文授權由驗船中心(CR)辦理船載設備符合測試相關事宜。 （二） 參考驗船中心官方網站所整理之資訊，我國交通部現已公告授權之LRIT應用服務商包含國立臺灣海洋大學、長洋船舶服務有限公司、相宇企業有限公司，以及勵達電業有限公司。 （三） 依據航港局官網公告，目前我國LRIT之運作，係透過加拿大LRIT系統過濾出中華民國籍船舶後,將資料傳輸至基隆數據中心(Data Center) （四） 依據「國輪遠距識別與追蹤系統LRIT申請暫停或降低發送頻率通報流程」,「金誠科技股份有限公司」為我國LRIT數據中心之聯繫窗口。 **二、 港口國、沿岸國：**N/A。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第V章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、LRIT數據中心以及LRIT應用服務商，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。 另建議可將相關資訊提供予航安組參考。	**建議做法：** 依據SOLAS，LRIT之規定適用於國際航線之船舶，與國內航線無關，故建議毋須處理。
	中英文標題：	船舶遠距離識別和追蹤之性能標準和功能要求 Performance Standards and Functional Requirements for the Long-Range Identification and Tracking of Ships				
	適用船舶	國際航線之客船、高速客船，總噸位300以上之貨船、高速貨船，及海上移動式鑽探裝置				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、LRIT數據中心、LRIT應用服務商(ASP)				
	類型(性質)：	性能標準	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO提供該性能標準，供船旗國於落實SOLAS規定時使用 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.400(95)、MSC.330(90)、MSC.263(84)、HKMSINs - No. 30/2023				
	摘要內容：	一、 背景：有關船舶遠距離識別和追蹤之性能標準，依據SOLAS第V章規則19-1之規定，IMO說明應不低於IMO所建議之標準。 二、 本次修正：針對應用服務商(Application Service Provider, ASP)以及LRIT數據中心(LRIT Data Centre)之傳輸資料內容要求，新增船型(Type of ship)項目；並取消要求數據中心公布費用等條文。				

審核人員(3位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">12.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.529(106)</td><td rowspan="10">一、我國 NCC 依電信法第四十九條第四項，公告「電信管制射頻器材應經許可之項目」，其中即包含「衛星通信之無線發射或收發設備」。
二、依據衛星通信業務管理規則第 5 條：外國衛星行動通信業者得依下列方式之一在我國提供衛星行動通信服務：
(一)、申請特許經營。
(二)、與我國衛星通信業務或經營國際網路業務之固定通信業務之經營者訂定合作契約，並由我國衛星通信業務或經營國際網路業務之固定通信業務之經營者代理在我國推展其衛星行動通信業務。
三、依據衛星通信業務管理規則第 21 條：行動地球電臺或小型地球電臺應依規定辦理型式認證及向經營者註冊登記，方得使用。但有下列情形之一者，不在此限(略以).....
(一)、外國人辦理外交簽證、禮遇簽證或停留簽證入境者，其所攜帶行動地球電臺於簽證有效期間使用。本國人持臨時入出境通知單入境者，亦同。
(二)、經主管機關專案核准使用者
四、我國目前已公告核准之發射電波模組僅有 Inmarsat 以及 Thuraya。
五、我國電信法第 49 條，已規定相關電信管制射頻器材之製造、輸入、設置或持有，須報請交通部備查，並於電信法第 65 條制定相關罰則。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 IV 章</td><td rowspan="9">建議做法：
本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，毋須法制處理。

建議可將相關資訊提供國家通訊傳播委員會參考。</td><td rowspan="9">建議做法：

依據我國船舶設備規則以及 SOLAS 之規定，海上移動衛星服務之要求僅適用航程涵蓋 A3 水域之船舶，故本案與國內線無關，建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">IMO 認可大陸交通通信資訊中心(CTTIC)透過北斗衛星(BDMSS)提供海上移動衛星服務之聲明
Statement of Recognition of Maritime Mobile Satellite Services Provided by CTTIC through BDMSS</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 第 IV 章適用之船舶(ex.國際航線客船及總噸位 300 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">國家通訊傳播委員會</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS IV</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 認可北斗衛星提供全球海上遇險與安全系統(GMDSS)服務：聲明其符合有關 GMDSS 的 IMO 大會決議案要求。
二、 其識別覆蓋範圍為東經 75 度至 135 度及北緯 10 度至 55 度。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
13.	決議案號：	MSC.530(106)		一、 船旗國： (一) 我國相關航行設備航海儀器之規定，撰寫於船舶設備規則第六編「航行儀器設備」，但現行法規中尚未納入有關電子航海圖(ECDIS)之性能標準要求。 (二) 有關國際航線部分，依據船舶法第30條 (適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶，皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定及相關設備之性能標準。 二、 港口國、沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 V 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、造船廠，以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。 並建議可額外發函通知可組織(RO)依據 MSC.232(82)、MSC.86(70)、MSC.64(67)以及A.817(19)決議案進行檢驗。 **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。	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 依據 SOLAS 規定，僅要求國際航線船舶須備有ECDIS(適用範圍如摘要內容第二點)，但考量SOLAS第V章適用所有船舶，故建議後續可評估是否於我國船舶設備規則第六編「航行儀器設備」中，新增 ECDIS 應符合 IMO 相關性能標準(如：MSC.530(106)、MSC.232(82)、MSC.86(70)、MSC.64(67)、A.817(19))，以便國內線國輪欲使用 ECDIS 時有所依循。
	中英文標題：	經修訂之電子海圖顯示和資訊系統(ECDIS)性能標準 Revised Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)				
	適用船舶	國際航線使用 ECDIS 之船舶				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、造船廠、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	性能標準	生效日期： 2029.01.01			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該性能標準，供船旗國於落實 SOLAS 規定時使用 2.否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.232(82)、MSC.86(70)、MSC.64(67)、A.817(19)、HKMSINs - No. 31/2023				
	摘要內容：	一、 背景：有關電子海圖顯示和資訊系統(ECDIS)之性能標準，依據 SOLAS 第 V 章規定，IMO 說明應不低於 IMO 所建議之標準。 二、 為促進船舶航線計畫的標準化數位交換，修訂電子海圖顯示和資訊系統(ECDIS)性能標準。 三、 依據 SOLAS V/19.2.10，已要求下列航行國際航線船舶須備有 ECDIS： (一) 總噸位 500 以上之客船； (二) 總噸位 3,000 以上之液貨船； (三) 總噸位 10,000 以上液貨船以外之貨船； (四) 2014 年 7 月 1 日以後建造，總噸位 3,000 以上液貨船以外之貨船； 四、 本次修正內容，主要為因應 ECDIS 設備已有最新發展(如電子航海圖傳輸更新功能)，故配合修正性能標準，以適用於新型設備。後續船上 ECDIS 性能標準之適用適用範圍如下： (一) 2029 年 1 月 1 日以後安裝的 ECDIS 設備應符合不低於本決議案附件中規定的性能標準。 (二) 2026 年 1 月 1 日以後但在 2029 年 1 月 1 日之前安裝者，應符合不低於本決議案或 MSC.232(82)決議案附件中規定的標準。 (三) 2009 年 1 月 1 日以後但在 2026 年 1 月 1 日之前安裝者，應符合不低於 MSC.232(82)決議案附件規定的性能標準。 (四) 1996 年 1 月 1 日以後但在 2009 年 1 月 1 日之前安裝者，應符合不低於經 MSC.64(67)和 MSC.86(70)決議案修訂的 A.817(19)決議案附件中規定的性能標準。 五、 補充說明：2029 年 1 月 1 日以後安裝之定義如下 (一) 2029 年 1 月 1 日以後簽訂建造合約之船舶，若無合約，在 2029 年 1 月 1 日				

		以後建造之船舶，指該船舶的任何安裝日期；或 (二) 對於上述規定以外之船舶，指設備的合約交付日期，若無合約交付日期，指設備在 2029 年 1 月 1 日以後實際交付之日期。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生					

MSC106 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">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">1.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.797/Rev.38</td><td rowspan="10">本通告與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">STCW Code 第 A-I/7 節</td><td rowspan="9">建議做法：

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

但建議可提供該資料給航港局船員組參考</td><td rowspan="9">建議做法：

同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">IMO 秘書長依據航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)第 A-I/7 節維護適格人員之名單
List of Competent Persons Maintained by the Secretary-General Pursuant to Section A-I/7 of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">各航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約締約國</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.797/Rev.37</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」以及履約品質獨立評估報告進行審核。依據 STCW Code A-1/7 之規定，這些人員應了解 STCW 公約之要求，且審核小組中的其中一名成員了解該締約國之培訓和發證制度。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">2.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.892/Rev.1</td><td rowspan="9">一、 本案為資訊性文件與內國法化無關。
二、 有關我國海難救助做法，查商港法第57條，已授權主管機關(航港局)委託其他機關執行任務管制中心之業務。
三、 依據海洋委員會海巡署公告，我國海難遇險訊息可依據以下做法進行通報：
(一)、使用船舶配置之緊急指位無線電信標（EPIRB），將訊息經國際衛星輔助搜救系統（COSPAS-SARSAT）傳送至台北任務管制中心（TAMCC），經台北任務管制中心確認後，即可將此訊息轉行政院國家搜救指揮中心（RCC）或勤務指揮中心調派搜救部隊前往救援。
(二)、使用船舶配置之中頻（MF）、高頻（HF）或特高頻（VHF）無線電通信系統，透過各地海岸電台接收站傳送訊息，經基隆海岸電台總台確認後，即可將此訊息轉行政院國家搜救指揮中心（RCC）或勤務指揮中心調派搜救部隊前往。
(三)、運用漁船配置之無線電對講機，透過各漁會設置之漁業電台即可將訊息轉行政院國家搜救指揮中心（RCC）或勤務指揮中心調派搜救部隊前往。
(四)、運用自動電話或手機(大哥大)撥打海巡署免付費１１８海巡服務專線報案，將儘速派遣搜救船、艇前往。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="8">建議做法：

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

建議相關資訊可提供予航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家搜救指揮中心、海洋委員會海巡署、基隆海岸電台總台、台北任務管制中心、勤務指揮中心、中華民國全國漁會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、中華民國船長公會以及中華海員總工會參考。</td><td rowspan="8">建議做法：

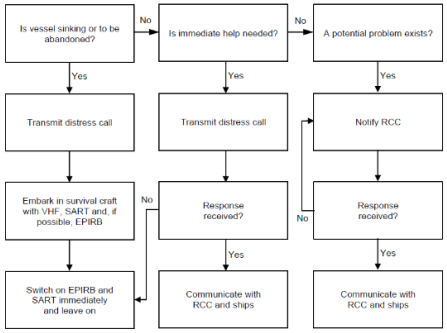
同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">搜救機關(構)警報指南
Guidance on Alerting of Search and Rescue Authorities</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、海洋委員會海巡署、船舶所有人(輪船商業同業公會全國聯合會)、國家搜救指揮中心、基隆海岸電台總台、台北任務管制中心、勤務指揮中心、中華民國全國漁會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、中華民國船長公會、中華海員總工會</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程等之參考
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC/Circ.892、HKMSINs - No. 13/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本通告提供相關指引，確保在因應緊急情況時能盡早通知搜救機關(構)(Search and Rescue Authorities)，以減少因為通報時間延遲而延遲搜救。
二、 考慮到最壞情況(worst-case scenario)，建議各單位應即時向搜救機關(構)(SAR)提供以下相關預警資訊，以減少耗時，其內容包含：
(一) 所有海上搜救事件
(二) 任何可能演變為搜救事件之狀況
(三) 任何可能涉及或導致生命、環境或財產危險，可能需要搜救服務和/或其他當局採取行動的事件
三、 此外，本通告提供遇險或緊急情況，或觀察到另一艘船明顯處於危險時之操作指南。
 

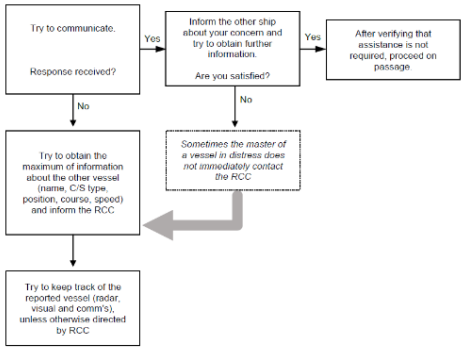
圖 1：遇險或緊急情況之操作指南
 

圖 2：觀察到另一艘船明顯處於危險時之操作指南</td></tr>
</table>

MSC106 通告評估表

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 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">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">3.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1164/Rev.26</td><td rowspan="10">一、 本通告為 IMO 更新符合 STCW 之會員國名單，與內國法化無關。
二、締約國：
(一)、依船員法第 16 條，已將 STCW 公約對於船員之相關訓練要求納入。
(二)、我國雖非締約國，但為與國際接軌，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)、依船員法第 89 條：本法未規定事項，涉及國際事務者，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂規則、辦法、標準、建議或程式，採用發布施行。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">STCW Code 第 A-I/8 節</td><td rowspan="9">建議做法：

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

建議可提供該資料給航港局船員組參考。</td><td rowspan="9">建議做法：

同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">公布關於 1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)締約方提交有關獨立評估報告之資訊，經 MSC 確認所傳遞之資訊，表明該締約方充分且完全實施該公約相關規定
Promulgation of information related to reports of independent evaluation submitted by Parties to the 1978 STCW Convention confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrates that Parties are giving full and complete effect to the relevant provisions of the Convention</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">IMO 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">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1164/Rev.25</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">1. 本通告為接續 MSC.1/Circ.1163 通告(海事安全委員會確認已通告完全執行經修訂之 STCW 公約相關規定之締約方)，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。
2. 本次通告為 IMO 秘書處更新 MSC.1/Circ.1164 通告之會員國名單。
(補充說明：清單所列國家所核發之 STCW 相關船員訓練證書(證明)以及相關人員訓練係符合公約規定並具有有效性，後續核實船員資格或進行船員訓練時可作為參考依據)</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 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">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">4.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1259/Rev.9</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
（一） 我國交通部已於2008年12月29日交航字第0970058742號公文公告採用「1974 年海上人命安全國際公約」之「遠距識別與追蹤系統」規定(自 2009 年 1 月 1 日施行)，並以交航字第 09700587425 號公文授權由驗船中心(CR)辦理船載設備符合測試相關事宜。
（二） 參考驗船中心官方網站所整理之資訊，我國交通部現已公告授權之 LRIT 應用服務商包含國立臺灣海洋大學、長洋船舶服務有限公司、相宇企業有限公司，以及勵達電業有限公司。
（三） 依據航港局官網公告，目前我國 LRIT 之運作，係透過加拿大 LRIT 系統過濾出中華民國籍船舶後,將資料傳輸至基隆數據中心(Data Center)
（四） 依據「國輪遠距識別與追蹤系統 LRIT 申請暫停或降低發送頻率通報流程」,「金誠科技股份有限公司」為我國 LRIT 數據中心之聯繫窗口。
二、 港口國、沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 V 章</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、LRIT 數據中心以及 LRIT 應用服務商，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。

另建議可將相關資訊提供予航安組參考。</td><td rowspan="9">建議做法：

依據 SOLAS，LRIT 之規定適用於國際航線之船舶，與國內航線無關，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">遠程識別與追蹤系統技術文件第 I 部分
Long-Range Identification and Tracking System – Technical Documentation (Part I)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線之客船、高速客船，總噸位 300 以上之貨船、高速貨船，及海上移動式鑽探裝置</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、LRIT 數據中心、LIRT 應用服務商、驗船中心(CR)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：IMO 提供該技術標準，供船旗國於落實 SOLAS 規定時使用
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1259/Rev.8</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：有關船舶遠距離識別和追蹤之性能標準，依據 SOLAS 第 V 章規則 19-1 之規定，IMO 說明應不低於 IMO 所建議之標準。
二、 本案為遠程識別與追蹤系統(LRIT)技術文件第 I 部分之修正，該技術文件內容包含：
(一) 國際 LRIT 數據交換的技術規範(Technical specifications for the International LRIT Data Exchange)；
(二) 國際 LRIT 數據中心的技術規範(Technical specifications for the International LRIT Data Centre)；
(三) LRIT 系統內通訊的技術規範(Technical specifications for communications within the LRIT system)；
(四) LRIT 數據分發計畫之技術規範(Technical specifications for the LRIT Data Distribution Plan)；
(五) 國際 LRIT 數據中心和國際 LRIT 數據交換之位置選擇標準(Criteria for the location of the International LRIT Data Centre and the International LRIT Data Exchange;)
三、 本次修正內容：針對 LRIT 訊息處理流程，新增：LRIT 數據交換(IDE)、LRIT 數據分布方案(DDP)及 LRIT 數據中心(DC)在傳遞資訊時，應透過公開金鑰基礎建設(Public Key Infrastructure, PKI)驗證身分。
(PKI 憑證在 LRIT 系統中用於確保通信的安全性和身分的驗證)</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">5.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1307/Rev.1</td><td rowspan="10">三、 船旗國：
（一） 我國交通部已於2008年12月29日交航字第0970058742號公文公告採用「1974 年海上人命安全國際公約」之「遠距識別與追蹤系統」規定(自 2009 年 1 月 1 日施行)，並以交航字第 09700587425 號公文委託由驗船中心(CR)辦理船載設備符合測試相關事宜。
（二） 參考驗船中心網站所整理之資訊，我國交通部現已公告授權之 LRIT 應用服務商包含國立臺灣海洋大學、長洋船舶服務有限公司、相宇企業有限公司，以及勵達電業有限公司。
（三） 依據航港局官網公告，目前我國 LRIT 之運作，係透過加拿大 LRIT 系統過濾出中華民國籍船舶後,將資料傳輸至基隆數據中心(Data Center)
（四） 依據「國輪遠距識別與追蹤系統 LRIT 申請暫停或降低發送頻率通報流程」,「金誠科技股份有限公司」為我國 LRIT 數據中心之聯繫窗口。

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>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 V 章</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、LIRT 應用服務商(ASP)，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。</td><td rowspan="9">建議做法：

LRIT 適用於國際航線之船舶，與國內航線無關，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">船舶符合傳輸遠距識別與追蹤系統(LRIT)資訊要求之檢驗發證指南
Guidance on the Survey and Certification of Compliance of Ships with the Requirement to Transmit LRIT Information</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線之客船、高速客船，總噸位 300 以上之貨船、高速貨船，及海上移動式鑽探裝置</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、LIRT 應用服務商(ASP)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>指南(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動： IMO 提供該準則，供船旗國於落實 SOLAS 規定時使用
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1307、HKMSINs - No. 14/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 依據 SOLAS V/19-1，國際航線之客船、高速客船，總噸位 300 以上之貨船、高速貨船，及海上移動式鑽探裝置，應裝有自動傳送資訊之設備(即 LRIT)。(但僅航行 A1 水域且備有自動識別系統(AIS)者，可不裝設 LRIT)
(二) 主管機關授權之應用服務商(Application Service Provider, ASP)依據本通告內容完成 LRIT 之相關檢驗後，將核發符合性測試報告(Conformance test report)，以提供認可組織(RO)核發相關證書，並保存於船上備查。
二、 背景：有關船舶遠距離識別和追蹤之檢驗發證，依據 SOLAS 第 V 章規則 19-1 之規定，IMO 建議依據本準則進行。
三、 本通告提供有關確認遠距識別與追蹤系統(LRIT)訊息合規性之檢驗和發證的指南。
四、 本次修正內容：對通告進行文字修正(不影響實質內容)，並更新補充海上移動式鑽探裝置可適用 2009 MODU Code(舊版僅列舉 1979 MODU Code 及 1989 MODU Code)。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 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)	建議做法與監管方式	
6.	通告案號：	MSC.1/Circ.1315/Rev.1		**三、 船旗國：** (一) 查我國船舶法 37 條及船舶法 33 條可做為其授權依據，故國內航線之船舶可引用該章程標準。 (二) 有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條(適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定 (三) 依據船舶法第 33 條：裝載大量散裝固體、液體、氣體貨物或散裝貨油之船舶，應符合下列條件： (1)、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。 (2)、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。 (3)、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	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 II-2 章 ；IGC Code			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。 有關「為證明化學乾粉能夠撲滅液化氣體貨物之火災，代表性設備應進行全面防火測試，並令主管機關滿意」之裁量事項：考量我國目前尚無此類固定式乾粉滅火系統之製造商，現行做法係購買已接受國外型式認可之相關設備，故目前暫毋須訂定相關認可系統之標準。	**建議做法：** 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。但建議可持續關注後續發展。
	中英文標題：	經修訂之用於保護載運散裝液化氣體船舶之固定式乾粉滅火系統認可準則 Revised Guidelines for the Approval of Fixed Dry Chemical Powder Fire-Extinguishing Systems for the Protection of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk				
	適用船舶	SOLAS 適用且載運液化氣體之船舶(液化氣體船)				
	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)：	準則(建議性)	生效日期： 2023.07.01			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動： IMO 提供該準則，供船旗國於落實 SOLAS 規定時使用 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: 未詳盡清單 A.31-737(IGC CODE Para 11.4.1 有關散裝液化氣體船舶之固定式乾粉滅火系統認可準則)->該裁量事項依據 IMO 之建議應符合 MSC.1/Circ.1315/Rev.1 「新增裁量事項」: 乾粉之全面防火測試應令主管機關滿意。 背景：為證明化學乾粉能夠撲滅液化氣體貨物之火災，代表性設備應進行全面滅火測試，並令主管機關滿意(Representative equipment should be subjected to full-scale fire tests to the satisfaction of the Administration)(通告附件第 10 條)				
	相關文件：	MSC.1/Circ.1315、HKMSINs - No. 32/2023				
	摘要內容：	一、 背景：依據 IGC Code，載運易燃貨品之船舶均應安裝經主管機關認可的固定式化學乾粉滅火系統，故 IMO 制定本通告提供船旗國參考，IMO 建議參考本準則進行。 二、 本通告適用於 2023 年 7 月 1 日或以後安裝用於保護散裝運輸液化氣體船舶之固定式乾粉滅火系統。 三、 本通告提供有關乾粉滅火系統之基本要求、船上測試(Onboard testing)等規定，並於通告中提供認可測試(Approval Tests)之方式(本通告附件)。 四、 本次修正內容為：於認可測試(本通告附件)中，新增對於乾粉之測試內容，包含測試之溫度、測試方式以及可接受之標準(acceptance criteria)等，並要求完成測試後核發之型式認可證書應至少包含： (一) 系統允許的儲存溫度上下限範圍； (二) 經測試及認可的乾粉名稱； (三) 允許的存放時間； (四) 經認可的製造商產品手冊； (五) 檢查/分析間隔。 五、 除此之外，本通告修正後，用於保護液化氣體船舶之固定式乾粉滅火系統，將不限制其成分(過去僅能用碳酸氫鈉或碳酸氫鉀)。				

			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) 我國於 2016 年 3 月 11 日以交航（一）字第 10598000281 號，採用 MSC.370（93）「國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程修正案」。並於 2020 年 2 月 20 日交航（一）字第 10998000171 號採用 MSC.441(99)「國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程修正案」 (五) 對應本次修正內容，我國「液化氣體船構造與設備規則」第 86 條已規定：液化氣體船載運可燃貨物者，應裝置固定化學乾粉系統，以撲滅貨物區域甲板上艏艉貨物操作區域之火災。該系統應符合左列規定。 **四、 港口國、沿岸國：N/A**	(補充：有關國內消防滅火相關設備之認可，我國應屬內政部消防署之權責。)	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生					

MSC106 通告評估表

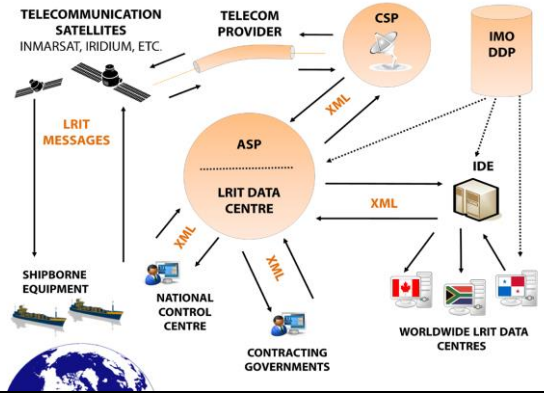
項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
7.	通告案號：	MSC.1/Circ.1374/Rev.1		**一、 船旗國：** 有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條（適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書 並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定。 **二、 港口國：**我國依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 (補充說明：PSCO 上船檢查時，一般主要確認船舶是否具有相關豁免證書，如有時，則進一步確認豁免證書是否有效，並且船上確實執行維護) **三、 締約國：** (一) 我國環境部(原環保署)已依《毒性及關注化學物質管理法》公告「石綿」為第二類毒性化學物質【管制濃度為纖維狀、細絲狀或絨毛狀石綿含量達 1 %以上（含 1 %）者】，並於 2017 年 5 月 10 日公告除研究、試驗、教育外，不得用於其他用途。 (二) 我國環境部、勞動部、衛福部、經濟部及內政部共同建立「石綿危害資訊專區」，供各單位查找相關石綿之規定及處理	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 II-1 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「建議性質文件或規範」，屬「內國法化處理原則」之「行政指導」類別。 建議將本案置於航港局官網公約履行專區(安全)。 另建議相關資訊可提供環境部(原環保署)化學物質管理署參考。	**建議做法：** 本案適用於國際航線船舶，不適用國內航線，故建議毋須處理。
	中英文標題：	有關禁止船上使用石綿之資訊 Information on Prohibiting the Use of Asbestos on Board Ships				
	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)、環境部(原環保署)化學物質管理署				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：船旗國可將該通告提供給該旗船舶以針對船上發現石綿時有做法依循 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A 「新增裁量事項」: 是否依據本通告，公告現成船上含石綿墊片之處理方式。(補充：此項目於 2022 年進行 III 稽核時，稽核員亦有提出)				
	相關文件：	MSC.1/Circ.1374、MSC.1/Circ.1045、MSC.282(86)				
	摘要內容：	一、 背景： (一) SOLAS II-1 規則 3-5 規定(禁用石綿)，依 MSC.194(80)決議案，2002 年 7 月至 2011 年 1 月之間建造之船舶應禁止使用石綿(但部分構件除外)。其後依 MSC.282(86)決議案調整，於 2011 年後建造之船舶則全面禁止使用石綿。 (二) 若違反上述規定，須由專業石綿清除公司於 3 年內拆除。 (三) 但雖已明確禁止含石綿材料(Asbestos Containing Materials, ACMs)，實際上仍可在檢查過程中於船上發現石綿。此外，起初不含石綿之船舶在船廠維修或後期購買之備品，也可能含有石綿。 (四) 有關禁止船上使用石綿之資訊，SOLAS II-1 規則 3-5 規定，IMO 建議參考本文件進行。 二、 因此本通告修訂關於禁止船上使用石綿的資訊，本次新增內容如下： (一) 若含石綿墊片(Asbestos-Containing Gaskets)狀況良好，且為 2002 年 7 月 1 日至 2011 年 1 月 1 日之間安裝者，可不須拆除。 (二) 針對上述條件之含石綿墊片，主管機關可允許船舶依據船上含石綿材料之維護和監控準則(MSC.1/Circ.1045)，在船舶安全與防污染管理體系(SMS)中建立船上石綿材料維護和監視程序，包括增加石綿管制指定人員的職責要求。但在對含石綿墊片相關系統進行計畫性維護或拆除時，應順勢移除含石綿墊片。				

			方式等。 (三) 另環境部已於 2022 年 10 月 4 日依據「廢棄物清理法」公告「限制含石綿產品輸入」，並自 2023 年 5 月 1 日生效，其內容如下： 禁止含石綿產品輸入。但有下列情形之一者，申請者應出具證明文件，經環境部化學物質管理署審查核准後，不在此限： (1). 保護民眾和軍事用途所必須。 (2). 作為研究、試驗、教育用途。 (3). 無法取得適當之不含石綿成分產品之替代品。 **四、 沿岸國： N/A**		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輝 吳昌政 葉德生					

MSC106 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">8.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1376/Rev.5</td><td rowspan="10">本案為提供技術文件，與國內法化無關。
一、 船旗國：
（一） 我國交通部已於2008年12月29日交航字第0970058742號公文公告採用「1974 年海上人命安全國際公約」之「遠距識別與追蹤系統」規定(自2009年1月1日施行)，並以交航字第09700587425號公文授權由驗船中心(CR)辦理船載設備符合測試相關事宜。
（二） 參考驗船中心關訪網站所整理之資訊，我國交通部現已公告授權之LRIT 應用服務商包含國立臺灣海洋大學、長洋船舶服務有限公司、相宇企業有限公司，以及勵達電業有限公司。
（三） 依據航港局官網公告，目前我國 LRIT 之運作，係透過加拿大 LRIT 系統過濾出中華民國籍船舶後,將資料傳輸至基隆數據中心(Data Center)。
（四） 依據「國輪遠距識別與追蹤系統 LRIT 申請暫停或降低發送頻率通報流程備」,「金誠科技股份有限公司」為我國 LRIT 數據中心之聯繫窗口。

二、 港口國、沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 V 章</td><td rowspan="9">建議做法：
本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，毋須法制處理。

建議可提供該資料予航港局航安組、LRIT 數據中心及 LRIT 應用服務商參考。</td><td rowspan="9">建議做法：
本條適用於國際航線之船舶，與國內航線無關，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">遠程識別與追蹤系統服務計畫之連續性
Continuity of Service Plan for the LRIT System</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線之客船、高速客船，總噸位 300 以上之貨船、高速貨船，及海上移動式鑽探裝置</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、LRIT 數據中心、LIRT 應用服務商(ASP)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程等之參考
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1376/Rev.4</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 因應遠程識別與追蹤系統(LRIT)之資訊傳輸仰賴許多不同設施，包含通訊服務供應商(CSP)、LRIT 數據中心(DC)、LRIT 數據分布方案(DDP)、LRIT 數據交換(IDE)等，為確保 LRIT 相關資訊能連續傳遞，因此 IMO 提供本通告，針對各項設備、系統，提供因應各種狀況之解決方式。
二、 本次補充說明：LRIT 數據交換(IDE)發生故障時，若該 IDE 具備多個災難恢復(Disaster Recovery, DR)站，則應事先指定 DR 站切換之優先順序。
三、 補充資料：
(一) IDE 災難恢復(DR)站點指的是在國際數據交換(IDE)系統主站點發生災難或關鍵故障時，預先指定之備份或次要位置。
(二) 有關 LRIT 之傳輸路徑，可參考下圖。
 
</td></tr>
</table>

審核人員(3位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 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">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="9">9.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1387/Corr.1</td><td rowspan="9">本案僅為勘誤修正，有關我國機艙固定式消防系統之規定整理如下：

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） 有關本通告所述固定式滅火系統，相關船上設備規定寫於「船舶設備規則」第二章。其中尚無固定式水基區域消防系統設備之型式認可要求。

二、 港口國、沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 II-2 章</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案為勘誤，但考量內容與機器空間之固定式水基區域消防系統之認可有關，且為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議將 MSC.1/Circ.1387 以及 MSC.1/Circ.1387/Corr.1 函文周知我國認可組織(RO)、造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。</td><td rowspan="8">建議做法：

本案適用於國際航線船舶，且僅為勘誤，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之應用於機艙空間之固定式水基區域消防系統認可準則(勘誤)
Revised Guidelines for the Approval of Fixed Water-Based Local Application Fire-Fighting Systems for Use in Category a Machinery Spaces (MSC/Circ.913) (Corrigendum)</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>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：船旗國可依該準則進行機艙空間之固定式水基區域消防系統之認可
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1387</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：SOLAS II-2/5.6 之規定，體積超過 500 立方公尺之 A 類機器空間，須由經型式認可之水基或等效滅火劑的固定式局部滅火系統保護。
二、 MSC.1/Circ.1387 通告提供上述型式認可方式，包含各種情況之基本要求、測試方式及相關布置方式等。
三、 本通告僅為勘誤，修正原通告測試範例標示缺漏之問題。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 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)	建議做法與監管方式	
10.	通告案號：	MSC.1/Circ.1403/Rev.2		本案與修正國內法無關。 補充：有關我國 NAVTEX 電台作業，係交通部依商港法 57 條委任航港局辦理基隆海岸電臺業務，復由航港局依採購法委託中華電信公司執行海岸電臺通信服務。並由承商訂定基隆海岸電臺工作手冊送航港局核備。(海岸電臺業務包含提供 NAVTEX、數位選擇呼叫 DSC 及遇險救難無線電通信服務)	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 IV 章			**建議做法：** 本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，毋須法制處理。 建議可提供該資料予航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家傳播通訊委員會、基隆海岸電台、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參考。	同國際航線做法。
	中英文標題：	航行警告電傳接收機手冊 NAVTEX Manual				
	適用船舶	SOLAS 第 IV 章適用之船舶 (ex.國際航線客船及總噸位 300 以上貨船)				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、國家傳播通訊委員會、基隆海岸電台、船員訓練中心				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：2023.01.01			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程等之參考 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.1/Circ.1403/Rev.1、HKMSINs - No. 15/2023				
	摘要內容：	一、 本手冊為航行警告電傳接收機(NAVTEX)之介紹及說明，包含 NAVTEX 之服務內容、系統特徵、建置及撤銷 NAVTEX 服務之相關程序、技術資訊、訊息標示、訊息格式、語言以及國家廣播、訊息控制、訊息內容、訊息之優先及廣播程序、NAVTEX 協調原之職責、最佳實踐方式、相互干擾、服務通知等。 二、 本次配合 SOLAS 更新相關無線電設備名稱，將 safetynet(Inmarsat)改為 International EGC，並刪除舊型設備之相關內容(如窄頻直接印字設備(NBDP))。並提供搜救資訊之內容範例(如右圖)。 三、 另本次修正針對有計畫撤除 NAVTEX 之主管機關，要求撤除前應執行之因應措施，以確保原涵蓋範圍內相關海事訊息仍正常傳遞，並應在撤除前 6 個月由 NAVTEX 系統發布通知，且應通知以下單位：(IMO NAVTEX 協調小組建議提前一年通知利益攸關方) (一) IMO NAVTEX 協調小組； (二) NAVAREA(協調航行警報廣播而建立之地理海域)/ METAREA(協調海洋氣象訊息廣播而建立之地理海域)協調員； (三) 搜救(Search and Rescue, SAR)協調員； (四) 相關航行 警報或氣象資訊提供者； (五) NAVTEX 用戶。				

ZCZC OD37
MAYDAY ALERT
53-33N 001-29E
FV DIAMOND
VESSEL ON FIRE CREW ABANDONING
4 POB
HUMBER COASTGUARD COORDINATING
NNNN

ZCZC GD23
OVERDUE WINDSURFER MISSING FROM HUNSTANTON.
WHITE BOARD WITH RED SAIL.
VESSELS ON THE APPROACHES TO THE HUMBER, THE LINCOLNSHIRE COAST, THE WASH AND THE NORTH NORFOLK COAST TO KEEP A SHARP LOOK OUT
HUMBER COASTGUARD COORDINATING VHF CH 16
NNNN

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 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)	建議做法與監管方式	
11.	通告案號：	MSC.1/Circ.1500/Rev.2			本案為資訊性文件，與內國法化無關	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 I 章				**建議做法：** 本案為「非締約國無法參與相關合作之締約國事務」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別。 我國並非 IMO 會員國，無法進行提案，建議毋須處理。	同國際航線做法。
	中英文標題：	1974 年海上人命安全國際公約及相關強制性文書修正案起草指南 Guidance on Drafting of Amendments to the 1974 SOLAS Convention and Related Mandatory Instruments					
	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：	2023.07.01			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	MSC.1/Circ.1500/Rev.1					
	摘要內容：	一、 本通告為提供會員國有關「1974 年國際海上人命安全公約」及相關強制性文書修正案之起草指南，包含批准和採納相關修正案之程序。 二、 本次僅針對文字進行調整，不影響實質內容。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 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)	建議做法與監管方式	
12.	通告案號：	MSC.1/Circ.1503/Rev.2		本通告與內國法化無關。 補充：航港局已依據 1978 年 STCW 公約及其修正案之附錄一(Annex1)規則(A 篇(PartA)第二章第 A-II/1 節及表 A-II/1)之最低訓練標準要求，並參照國際海事組織(IMO)頒布之典範課程 1.27 制定「電子海圖顯示與資訊系統(ECDIS)訓練」之課程配當內容，供我國各船員訓練中心參照辦理。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 V 章			**建議做法：** 考量本案為「船舶建議性質文件或規範，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「行政指導」類別。 建議置於航港局官網公約履行專區(環保)。 另建議可提供給航港局船員組、我國認可組織(RO)及輪船商業同業公會全國聯合會參考。	**建議做法：** 依據 SOLAS 規定，僅要求國際航線船舶須備有 ECDIS，故建議無需處理。
	中英文標題：	電子海圖顯示與資訊系統(ECDIS) – 最佳實踐指南 ECDIS – Guidance for Good Practice				
	適用船舶	使用 ECDIS 之船舶				
	影響對象	主管機關、認可組織(RO)、船舶所有人				
	類型(性質)：	指南(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程等之參考 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	HKMSINs - No. 16/2023				
	摘要內容：	一、 背景：依據 SOLAS V/19.2.10，已要求下列航行國際航線船舶須備有 ECDIS： (一) 總噸位 500 以上之客船； (二) 總噸位 3,000 以上之液貨船； (三) 總噸位 10,000 以上液貨船以外之貨船； (四) 2014 年 7 月 1 日以後建造，總噸位 3,000 以上液貨船以外之貨船； 二、 本指南旨在協助電子海圖顯示與資訊系統(ECDIS)順利且安全的在船上使用。鼓勵配備 ECDIS 之船舶營運人等使用本指南，以提高對 ECDIS 之理解程度，並增進使用 ECDIS 之有效性及安全性。本指南共分為 8 個部分： A. SOLAS 海圖攜帶要求(Chart carriage requirement of SOLAS) B. ECDIS 軟體的維護(Maintenance of ECDIS software) C. 船用 ECDIS 更新(Onboard ECDIS updates)(本次新增) D. ECDIS 中發現之操作異常(Operating anomalies identified within ECDIS) E. 網格式海圖顯示系統(raster chart display system RCDS)和 ECDIS 之間的差異 (補充：網格式海圖（Raster charts ）：通過對紙本海圖的光學掃描形成的數據訊息檔案，不能提供選擇性的查詢和顯示功能) F. ECDIS 訓練(ECDIS training)(補充：該段主要是把 STCW 公約及 STCW 章程已有針對 ECDIS 相關規定以及過往 IMO 通告整合於此處) G. 從紙本海圖過渡到 ECDIS 導航(Transitioning from paper chart to ECDIS navigation) H. 操作使用 ECDIS 模擬器時的培訓和評估指南(Guidance on training and assessment in the operational use of ECDIS simulators) 三、 本次新增「船用 ECDIS 更新(第 C 部分)」，在製造商更新 ECDIS 設備時，提供製造商及型式認可機構(Type Approval Authority, TAA)相關因應程序，並新增附件 4「船				

		上 ECDIS 更新之範例」做為參考。 四、 對於「ECDIS 中發現之操作異常(第 D 部分)」新增： (1). 如果 ECDIS 因軟體或硬體故障而對海上安全、健康或環境構成風險，製造商應儘早通知船旗國主管機關、RO 和 ECDIS 用戶，並應提供適當解決措施。 (2). 製造商應提供一機制，當船員發現 ECIDS 異常時得以回報，並透過相關升級方式解決異常。船舶應使用製造商提供之軟體維護檢查此類升級是否可用。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輯 吳昌政 葉德生					

MSC106 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)	建議做法與監管方式	
13.	通告案號：	MSC.1/Circ.1614/Rev.1			一、 我國交通部已於 2016 年 11 月 17 日「交航（一）字第 10598002372 號」公告採用「國際船舶極區水域營運章程 (Polar Code)」，本臨時準則為針對航行於極區船舶之設計及設備提出建議。 二、 我國無航行極區之商船。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	Polar Code				**建議做法：** 本案為「船舶建議性質文件或規範，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「行政指導」類別。 考量本案為臨時準則，且我國尚無國輪航行於極區，故建議可暫不處理，待後續有相關需求時再以「行政指導」方式提供相關單位參考使用。	**建議做法：** 航行極區與國內航線無關，故毋須處理。
	中英文標題：	經修訂之極區航行船舶救生設備臨時準則 Revised Interim Guidelines on Life-Saving Appliances and Arrangements for Ships Operating in Polar Waters					
	適用船舶	適用極區章程之船舶					
	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)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：船旗國可考量將該準則應用於該旗營運於極區之船舶 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	MSC.1/Circ.1614、HKMSINs - No. 33/2023					
	摘要內容：	一、 極區航行船舶救生設備臨時指南，就極區航行船舶其救生設備需要滿足的相關要求提供了詳細的指南。包含考慮環境的特殊條件、最大預期救援時間、救生艇容量、救生艇筏配備、低氣溫環境操作、救生設備結冰、高緯度環境、長黑夜、冰上撤離、集體救生設備等。 二、 本次新增最大預期救援時間之數學計算公式。 (補充：原先 IMO 僅明定最大預期救援時間應不少於五天(未說明計算方式)，本次修正明確其計算公式) (補充：最大預期救援時間係指提供生存支援之設備及系統所設計之時間，該時間不應少於 5 天。Maximum expected time of rescue means the time adopted for the design of equipment and system that provide survival support. It shall never be less than 5 days)					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生

MSC106 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">14.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1630/Rev.1</td><td rowspan="9">一、 本案為標準化救生設備評估和測試報告表，與國內法無關。
二、 我國交通部航港局於2022年9月13日航舶字第1111710682號公文，公告採用MSC/Circ.980、MSC.1/Circ.1628、MSC.1/Circ.1629、MSC.1/Circ.1630、MSC.1/Circ.1631、MSC.1/Circ.1632、MSC.1/Circ.1633，做為我國航政監理指引。
三、 補充：依據船舶設備規則第30條，救生設備之型式、材料與製造，應經航政機關或驗船機構之認可，或符合相關國際公約、中華民國國家標準，並應於船舶離港前及航程中，隨時保持有效可用狀態。另依SOLAS III/Reg.4，國際間之船旗國通常採用MSC/Circ.980通告的評估基準及報告表格。
四、 補充：此為LSA Code有關救生設備型式認可之查核表，目前國內並無相關廠商執行該業務。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第III章</td><td rowspan="8">建議做法：

本案為「船舶建議性質文件或規範，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「行政指導」類別。

考量我國並未自行生產本案相關救生設備，故建議存參，日後有需要時再行公告。</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，故暫毋須處理，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>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></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、認可組織(RO)、船舶所有人、救生筏供應商、製造商及檢測單位</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">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：會員國可考量要求相關救生設備製造商使用該測試報告表
2.否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」：有關救生設備型式認可之查核表，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。
「新增裁量事項」：N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC/Circ.980、MSC.1/Circ.1628、MSC.1/Circ.1629、MSC.1/Circ.1630、MSC.1/Circ.1631、MSC.1/Circ.1632、MSC.1/Circ.1633，</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、 本次修正：
1. 更新靜水壓力釋放裝置之表面耐油性測試(test for surface resistance to oil)測試用油之建議。(原本建議使用之ASRM Oil NO.1 或 NO.5，改為IRM 901 或 905) 。
2. 更新充氣式救生筏材料孔隙(Porosity)及耐油性(Oil resistance)測試程序之引用標準。(由ISO TR 6065修改為ISO 15372:2000) 。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 通告評估表

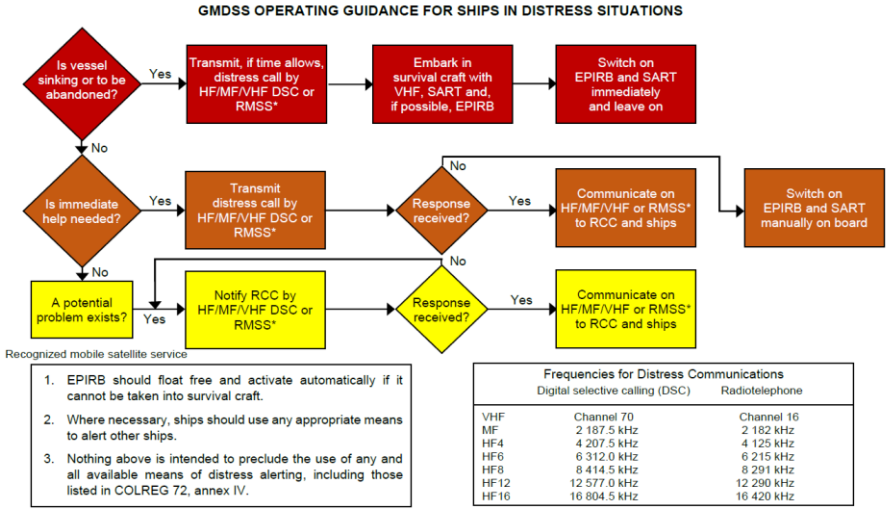
項次	通告基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
15.	通告案號：	MSC.1/Circ.1655		一、船旗國： (一)、有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條 (適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約。 (二)、有關國內航線部分，SOLAS 第 II-2 章規則 9 相關條文，可對應於我國「船舶防火構造規則」。 (三)、本案相關規定，訂於我國「船舶防火構造規則」第 29、60、94 條：(第壹、貳、肆等級防火構造之規定) 貫穿 A 級隔艙或甲板之通風導管(略以)，……，導管或套管應具有對火之絕緣，至少與所貫穿之艙壁或甲板具有同等之抗火完整性。其他同等之貫穿保護措施，應經航政機關或驗船機構認可。 二、港口國、沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLSA 第 II-2 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、造船廠以及船聯會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	**建議做法：** 本案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。
	中英文標題：	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				
	適用船舶	SOLAS 適用之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠				
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供船旗國於落實 SOLAS 規定時使用 2.否否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	HKMSINs - No. 34/2023				
	摘要內容：	一、 有關 SOLAS 第 II-2 章規則 9.7.3.1.2 之統一解釋 (一) 背景：SOLAS 第 II-2 章規則 9.7.3.1.2 要求貫穿 A 級隔艙之通風導管(ventilation ducts)或該導管所襯之套管(sleeves lining such ducts)應具有防火絕熱。但無法從本規則明確得知應於防火隔艙的兩側，或僅於一側鋪設防火絕熱材。 (二) 統一解釋：該防火絕熱僅適用於與防火隔艙有鋪設防火絕熱材之同側的導管或套管，並且沿其延伸至少 450mm。 二、 有關 SOLAS 第 II-2 章規則 9.7.3.2 之統一解釋 (一) 背景：SOLAS 第 II-2 章規則 9.3.2 為管件、電纜及通風管道貫穿 B 級防火隔艙之要求，而 SOLAS 第 II-2 章規則 9.7.3.2 係再針對通風管道貫穿 B 級防火隔艙時做出細部規範。 (二) 統一解釋：當通風管道依 SOLAS 第 II-2 章 9.7.3.2 與 9.3.2 規定貫穿 B 級防火隔艙時，其不應留有間隙。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 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>建議做法與監管方式</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="10">16.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1656</td><td rowspan="10">一、 本案為資訊性文件，與內國法化無關。
二、 我國國家通訊傳播委員會(NCC)，已依據「船舶無線電臺管理辦法」第 13 條授權，訂定「船舶無線電臺通信作業要點」，並於要點中制訂「遇險船舶船長操作全球海上遇險及安全系統設備指南」。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 IV 章</td><td rowspan="9">建議做法：

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

但建議可將相關資提供予航港局航安組、航港局船員組、國家通訊傳播委員會、輪船商業同業公會全國聯合會參考、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、中華航業人員訓練中心、中華海員總工會，以及中華民國船長公會參考。</td><td rowspan="9">建議做法：
同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">船舶於遇險情況下全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之操作指南
GMDSS Operating Guidance for Ships in Distress Situations</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 第 IV 章適用之船舶 (ex.國際航線客船及總噸位 300 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、國家通訊傳播委員會、船舶所有人、船員訓練機構、中華海員總工會、中華民國船長公會</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>2024.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程等之參考
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">COM/Circ.108、HKMSINs - No. 17/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 IMO 整理遇險情況下全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之操作指南，並將流程圖載於附件，建議將流程圖以 A4 尺寸之海報張貼於駕駛台(The Guidance in the annex is recommended to be displayed on ships' bridges as an A4 size poster.)
二、 本次因應 IMARSAT 已由經認可之移動衛星服務(Recognized mobile satellite system, RMSS)取代，故調整文字說明。
 
</td></tr>
</table>

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 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)	建議做法與監管方式	
17.	通告案號：	MSC.1/Circ.1657		一、 本案為資訊性文件(建議性)，與內國法化無關。 二、 我國國家通訊傳播委員會(NCC)，已依據「船舶無線電臺管理辦法」第 13 條授權，訂定「船舶無線電臺通信作業要點」，並於要點中制訂「船舶接獲特高頻／中頻數位選擇呼叫遇險警報作業流程」及「船舶接獲高頻數位選擇呼叫遇險警報作業流程」。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 IV 章			**建議做法：** 本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，毋須法制處理。 但建議可將相關資提供予航港局航安組、航港局船員組、國家通訊傳播委員會、輪船商業同業公會全國聯合會、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、中華航業人員訓練中心、中華海員總工會，以及中華民國船長公會參考。	**建議做法：** 同國際航線做法。
	中英文標題：	船舶數位選擇呼叫(DSC)遇險警報之回應程序 Procedure for Responding to DSC Distress Alerts by Ships				
	適用船舶	SOLAS 第 IV 章適用之船舶 (ex.國際航線客船及總噸位 300 以上貨船)				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、中華海員總工會、中華民國船長公會				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期： 2024.01.01			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程等之參考 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	HKMSINs - No. 18/2023				
	摘要內容：	一、 本通告提供相關因應程序，以利船上無線電人員回應特高頻(VHF)、高頻(HF)及中頻(MF)無線電話所發出之遇險警報。 二、 相關流程圖(如下圖 1、圖 2)建議以 A4 尺寸之海報張貼於駕駛台。 三、 因應無線電設備現代化，故本次修正配合刪除窄頻帶直接印字電報(NBDP)之相關內容，並更新國際通信聯盟(ITU)相關技術建議文件資訊。				

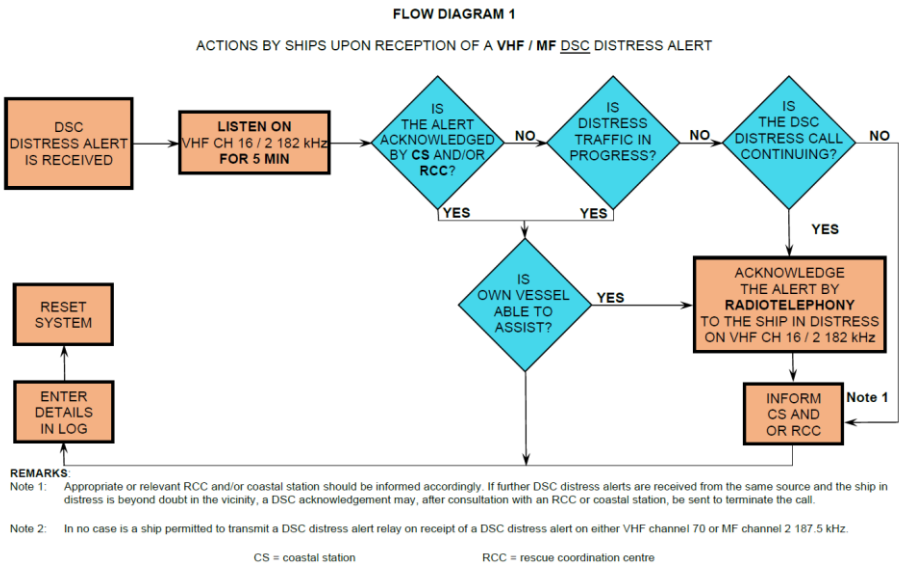


圖 1. 船舶在收到 VHF / MF DSC 遇險警報後採取的行動

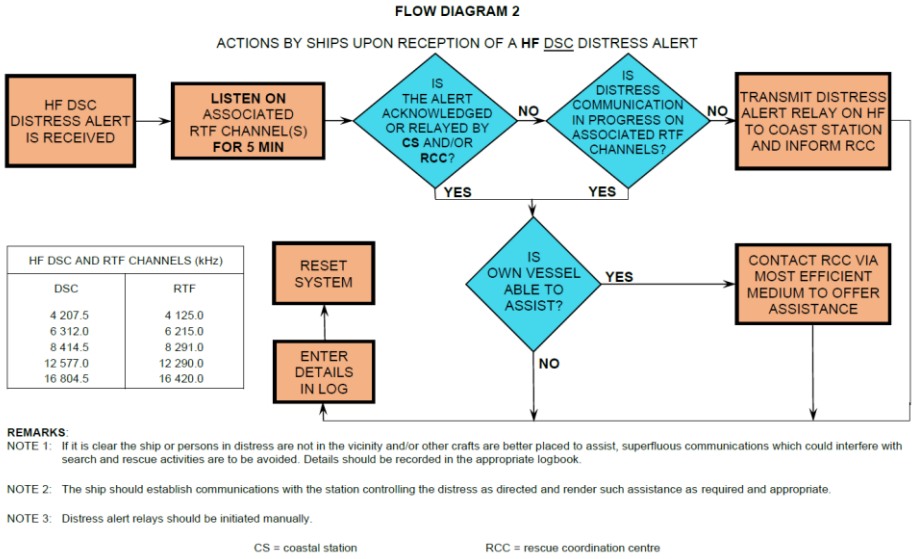


圖 2. 船舶在收到 HF DCS 遇險警報後採取之行動

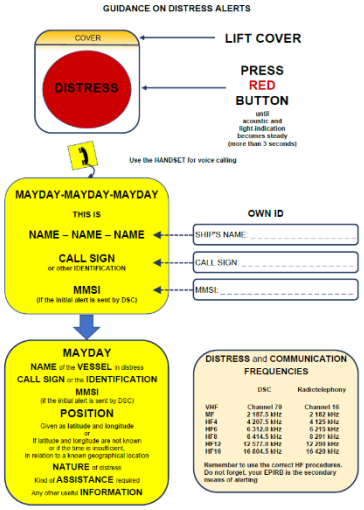
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輪 吳昌政 葉德生

MSC106 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">18.</td><td>通告案號：</td><td colspan="2">MSC.1/Circ.1658</td><td rowspan="10">一、 本案為資訊性文件(建議性)，與內國法化無關。
二、 我國國家通訊傳播委員會(NCC)，已依據「船舶無線電臺管理辦法」第 13 條授權，訂定「船舶無線電臺通信作業要點」，並於要點中制訂「船舶無線電話遇險處理程序」。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="2">SOLAS 第 IV 章</td><td rowspan="9">建議做法：

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

但建議可將相關資訊提供予航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家通訊傳播委員會、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、中華航業人員訓練中心、中華海員總工會，以及中華民國船長公會參考。</td><td rowspan="9">建議做法：

同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="2">遇險警報指南
Guidance on Distress Alerts</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="2">SOLAS 第 IV 章適用之船舶 (ex.國際航線客船及總噸位 300 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="2">主管機關、國家通訊傳播委員會、船舶所有人、中華海員總工會、中華民國船長公會</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：　2024.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="2">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="2">1.應採取之行動：無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程等之參考
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="2">HKMSINs - No. 19/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="2">一、 本通告為 IMO 提供遇險警報指南，請各締約國政府提供各船東、船員及相關單位注意。
二、 本次修正為因應 GMDSS 現代化，刪除有關窄頻帶直接印字(NBDP)之相關內容。新版遇險處理程序如下圖。
 
</td></tr>
</table>

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸　吳昌政　葉德生

MSC106 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)	建議做法與監管方式	
19.	通告案號：	MSC.1/Circ.1659			本案為資訊性文件，與內國法化無關	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 IV 章				**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，毋須法制處理。 但建議可將相關資訊提供予航港局航安組、航港局船員組、國家搜救指揮中心、海洋委員會海巡署、基隆海岸電台總台、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參考。	**建議做法：** 同國際航線做法。
	中英文標題：	透過國際增強型群組呼叫服務傳播搜索和救援相關訊息的指南 Guidance for the Dissemination of Search and Rescue Related Information Through the International Enhanced Group Call Service					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	航港局、搜救機關(構)(SAR)、移動式衛星服務供應商					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程等之參考 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	MSC.1/Circ.1364/Rev.2、MSC .1/Circ.1613/Rev.1					
	摘要內容：	一、 本指南旨在提供藉由增強群呼(EGC)傳送搜救訊息之各單位權責。 二、 本通告重點整理如下： (一) 要求搜救機關(構)(SAR)應確保其權責範圍內之 EGC 服務運作正常，以使區域內航行之所有船舶皆能接收相關資訊(無論船舶使用之 EGC 接受設備)。 (二) 提供 EGC 服務授權之相關程序，包括申請授權、認證和註冊。該授權將由 IMO EGC 協調小組核發，並登記於全球綜合航運資訊系統(GISIS)之 Global SAR Plan 模組中。 (三) SAR 和移動衛星服務供應商都應確保國際 EGC 服務之完整性，包括進行培訓、提供技術文件、制定通信協議、監控服務之使用情況等。 (四) IMO EGC 協調小組會負責監控搜救機關(構)和救援協調中心(RCC)的參與情況，並定期審查授權之有效性。 (五) 為確保 EGC 之服務正常，所有系統用戶均應遵守本指南之規定。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">20.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1660</td><td rowspan="10">本案為建議性指南，其涉及設備非 SOLAS 強制要求之設備，與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

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

但建議可將相關資訊提供予航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、參考。</td><td rowspan="9">建議做法：

同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">多人傷亡情況下應急個人無線電設備之訓練和操作指南
Guidance on the Training on and Operation of Emergency Personal Radio Devices in Multiple Casualty Situations</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">所有船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>指南(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程等之參考
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">HKMSINs - No. 20/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本指南旨在提高多人傷亡情況下，緊急個人無線電設備 (Emergency Personal Radio Devices，EPRD)之使用效率。(註：EPRD 非海上人命安全國際公約(SOLAS)強制要求之設備)
二、 本通告整理船員應熟悉之 EPRD 特性，以及乘客應了解之 EPRD 使用資訊，以利後續有需求在同一區域開啟多個 EPRD 時不妨礙搜索和救援進行，能有效定位。
三、 建議有多人傷亡疏散可能之船舶(如客船)，將本指南納入其安全管理系統(ISM)，並包含：
(一) 船員應了解緊急個人無線電設備 (EPRD)相關特性；
(二) 船上之乘客應能在安全及應急演練中，了解 EPRD 之使用；
(三) 被指定為緊急情況下確認人員安全之負責人，應確保在佈放救生艇筏前，人員進入救生艇筏不會開啟 EPRD；
(四) 救生艇筏之負責人在佈放救生艇筏時，應確保救生艇筏上的任何人（包括從水中救出的人員）之 EPRD 皆保持關閉狀態。如果救生艇筏與其他救生艇筏失去聯繫，並且沒有配備應急指位無線電示標(EPIRB)或自動識別系統搜救發送器(AIS-SART)時，則可以使用 EPRD 幫助定位救生艇筏。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輗 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 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">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">21.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1661</td><td rowspan="10">本案與國內法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

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

但建議可將相關資訊提予航港局船員組參考。</td><td rowspan="9">建議做法：

同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">傷亡案例和經驗教訓應用於船員教育和培訓之指導框架
Guidance Framework for the Application of Casualty Cases and Lessons Learned to Seafarers' Education and Training</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</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程等之參考
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：將傷亡案例和經驗教訓應用到船員培訓中，可以降低與人為因素相關的風險，並防止傷亡事故重複發生。
二、 IMO 鼓勵各會員國透過全球綜合航運資訊系統(GISIS)之海上傷亡和事故(Marine Casualties and Incidents, MCI)取得海上事故資訊，或回報相關海上事故，並可將相關事故案例及經驗應用於海員教育和培訓。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC106 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)	建議做法與監管方式	
22.	通告案號：	MSC.4/Circ.266			一、 本通告與內國法化無關。 二、 有關海盜或武裝搶劫之因應，我國依據航業法第 27 條，訂有「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」。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** 本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，毋須法制處理。	**建議做法：** 本案與國內航線無關，建議毋須處理。
	中英文標題：	有關海盜和武裝搶劫船舶行為回報之年度報告-2021 年 Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report – 2021					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	主管機關、船舶所有人					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 本案係依據海事安全委員會(MSC)要求，秘書處針對向 IMO 回報之所有海盜及武裝搶劫事件發布綜合報告，並附上區域情況分析。 二、 本文件的附件提供了上述訊息的細目分類如下： (一) 附件 1：為按每個地理區域發生時間順序列出在 2021 年發生或未遂的所有海盜和武裝搶劫船舶行為； (二) 附件 2：對在 2021 年發生之海盜和武裝搶劫船舶行為之區域分析； (三) 附件 3：2021 年期間所回報發生或嘗試進行之海盜和武裝搶劫船舶行為之區域分析； (四) 附件 4：自 1984 年起，全球海盜或武裝搶劫事件發生之統計數據； 和 (五) 附件 5：2021 年在索馬里沿海水域發生及嘗試進行之海盜和武裝搶劫行為。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 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)	建議做法與監管方式	
23.	通告案號：	MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2		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
	公約章節/附錄：	SOLAS IX ; ISM Code			**建議做法：** 考量本案為「建議性質文件或規範」，屬「內國法化處理原則」之「行政指導」類別。 建議置於航港局官網公約履行專區(安全)。 另建議可將相關資訊提供予航港局各業務組、我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、中華海員總工會，以及中華民國船長公會參考。	**建議做法：** 建議航港局船舶組可檢視我國「船舶安全營運與防止污染管理規則(National Safety Management, NSM)」相關作法，評估是否將網路風險管理之元素納入我國 NSM 作業。
	中英文標題：	海上網路風險管理準則 Guidelines on Maritime Cyber Risk Management				
	適用船舶	所有船舶				
	影響對象	主管機關、航港局各業務組、認可組織(RO)、船舶所有人、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、中華海員總工會、中華民國船長公會				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：可考量提供給相關利益攸關方參考(建議性) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.428(98)、MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1、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，將國際港埠協會製作之「IAPH 港口和港口設施網絡安全指南(IAPH Cybersecurity Guidelines for Ports and Port Facilities)」納入本通告提供之參考文件。 三、 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角色及職責，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：駕駛台系統、貨物處理及管理系統、推進/機械管理及動力控制系統、門禁管理系統、乘客服務及管理系統、乘客公共網路、行政及船員福利系統，以及通訊系統。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 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)	建議做法與監管方式	
24.	通告案號：	COLREG.2/Circ.78		本案與修正國內法無關。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A			**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，毋須法制處理。 但建議可將相關資訊提供予航港局航務組、輪船商業同業公會全國聯合會及中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會參考。	**建議做法：** 本案為國外特定區域之航線措施，與國內航線無關毋須處理。
	中英文標題：	分道通航制及相關措施 Traffic Separation Schemes and Associated Measures				
	適用船舶	航行至本通告所列區域之國際航線船舶				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：2023.06.01			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	COLREG.2/Circ.14、COLREG.2/Circ.64				
	摘要內容：	一、 本通告為 IMO 採納下列的分道通航路徑措施之修正： (一) 通往切爾諾莫斯克(Chornomorsk)、敖德薩(Odesa)及皮夫登尼港(Pivdennyi ports)之分道通航制。 (二) 聖巴巴拉海峽(Santa Barbara Channel)之分道通航制。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC106 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)	建議做法與監管方式	
25.	通告案號：	SN.1/Circ.342			本案與修正國內法無關。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，毋須法制處理。 但建議可將相關資訊提供予航港局航務組、輪船商業同業公會全國聯合會及中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會參考。	**建議做法：** 本案為國外特定區域之航線措施，與國內航線無關毋須處理。
	中英文標題：	分道通航制外之其他路徑措施 Routeing Measures Other Than Traffic Separation Schemes					
	適用船舶	航行至本通告所列區域之國際航線船舶					
	影響對象	主管機關、船舶所有人、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	2023.06.01			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	N/A					
	摘要內容：	一、 本通告為 IMO 針對以下區域採納之航行路徑措施： (一) 提供潮岬外海(Shio-no-Misaki)之推薦航線； (二) 修正加州沿岸應避開區域(A.711(17)決議案)； (三) 提供滑輪嶺(Pulley Ridge)之禁止錨泊區(no anchoring area)範圍； (四) 提供瓦登群島之貨櫃船建議分道通航制之建議。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MEPC80 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">1.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.369(80)</td><td rowspan="10">三、 我國已於 2015 年 8 月 20 日公告採用國際海事組織通過之「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」 (BWM 國際公約)，並於 2016 年 11 月 8 日公告實施日期為 2017 年 9 月 8 日起。
四、 另我國於 2022 年 6 月 23 日交航(一)字第 11198001694 號公文，公告採用 MEPC.325(75)決議案以及相關通告，使用最新版本之國際證書格式，並配合公約生效時間，追溯自 2022 年 6 月 1 日起適用新版證書及公約規定。
五、 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)，故我國國際航線 400GT 以上船舶皆已依據公約要求持有 BWM 證書並完成檢驗證明符合公約規定。
(二)「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) 船員服務規則第 23 條：船長為明瞭本船一切情形，並保持其良好狀態，應注意辦理下列事項：略以，……
隨時查閱航海日誌及有關紀錄簿等，並在其上簽署，有疏漏者，應即查明更正」，已要求船長管理船上相關紀錄簿，並由船員法第 79、80 條訂定相關罰則。
六、 港口國：
(一)「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。
(二) 過往污染物排放紀錄簿規範於商港法 35-1 條授權之海水污染管理規則，惟 2011 年刪除商港法第 35-1 條後刪除該規則。刪除理由為「有關防止船舶污染海水及商港區域內污染事故之處理</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">BWM 公約附件 II</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組、農業部漁業署)

考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。

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。

另建議可將相關資訊提供予農業部漁業署，考量是否訂定船上紀錄簿之權責分配。

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

監管方式：
船旗國：有關壓艙水紀錄簿，依據船員服務規則第 23 條，要求船長應隨時查閱航海日誌及有關紀錄簿等，並</td><td rowspan="9">BWM 國際公約不適用內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">壓艙水紀錄簿格式之 BWM 公約附件修正案
Amendments to Appendix of the BWM Convention Concerning the Form of the Ballast Water Record Book</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、船舶所有人、認可組織(RO)、航務中心(PSC)、農業部漁業署</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>公約修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2025.02.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該 BWM 修正案完成內國法化(船旗國：應要求該旗船舶使用新版紀錄簿格式)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">BWM 公約</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：經統計港口國管制檢查(PSC)有關 BWM 公約之數據資料，發現壓艙水紀錄簿之登載有非常高比例的填寫錯誤。
二、 修正內容：本次更新壓艙水紀錄簿格式，比照油料紀錄簿做法，於壓艙水紀錄簿(BWRB)格式表格中增加操作代號(Code letter)之欄位，使用 A~H 等代號來區分不同情況，以協助船員能更精確且詳細地填寫。
三、 BWRB 操作代號與時機如下表：
<table>
<tr><th>代號</th><th>時機</th></tr>
<tr><td>A</td><td>當在船上從海水中泵入壓艙水時(壓載操作)
When ballast water is taken on board from the aquatic environment (ballasting operation)</td></tr>
<tr><td>B</td><td>當將壓艙水排放到海水中時(卸載操作)
When ballast water is discharged into the aquatic environment (deballasting operation)</td></tr>
<tr><td>C</td><td>每當在艙內進行壓艙水轉換或處理時，或透過內部循環進行壓艙水處理時
Whenever ballast water is exchanged, treated through internal circulation or treated in tank</td></tr>
<tr><td>D</td><td>從/向港口或收受設施泵入/排放壓艙水
Uptake or discharge of ballast water from/to a port-based or reception facility</td></tr>
<tr><td>E</td><td>壓艙水的意外排放/進水或其它異常情況之泵入/排放
Accidental discharge/ingress or other exceptional uptake or discharge of ballast water</td></tr>
<tr><td>F</td><td>壓艙水管理系統故障和無法運作</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

	Failures and inoperabilities of the ballast water management system
G	壓載水艙進行清潔/沖洗、清除及處理沈積物 Ballast tank cleaning/flushing, removal and disposal of sediments
H	額外的操作程序和一般說明 Additional operational procedures and general remarks

四、 補充：為了協助填寫壓艙水紀錄簿，MEPC80 亦批准了壓艙水紀錄保存及報告指南(BWM.2/Circ.80)、壓艙水管理和壓艙水管理計畫製定準則(G4) 修正案(MEPC.370(80))及壓艙水交換準則(G6)修正案(MEPC.371(80))。

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

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

七、 沿岸國：

(一) 環保署(現為環境部)於 2016 年 1 月 26 日公告未經處理壓艙水為「海洋污染防治法」第 4 條第 6 款所稱之「排洩物質」，除依規定處理得排洩於海洋外，應留存船舶內或排洩於岸上收受設施。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。

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

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

在其上簽署，有疏漏者，應即查明更正。另由船員法第已 79、80 條已訂有相關罰則。

針對我國漁船，現行法規尚未明確規定相關紀錄簿之權責，建議可提供漁業署評估是否訂定相關監管方式，以利對於適用該公約之漁船進行適當監管。

港口國、沿岸國：
於 PSC 登輪檢查時，得查證該船之壓艙水紀錄簿。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生

MEPC80 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">2.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.370(80)</td><td rowspan="10">一、 同 MEPC.369(80)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">BWM 公約規則 B-1、B-3</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。</td><td rowspan="9">BWM 國際公約不適用內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">壓艙水管理和壓艙水管理計畫製定準則(G4)(MEPC.127(53)決議案)修正案
Amendments to the Guidelines for Ballast Water Management and Development of Ballast Water Management Plans (G4) (Resolution MEPC.127(53))</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、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動： IMO 提供該準則，供船旗國於落實 BWM 規定時使用
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.127(53)、 BWM.2/Circ.80、MEPC.369(80)、BWM 公約</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) MEPC80 採納了壓艙水紀錄簿格式之 BWM 公約附件修正案(MEPC.369(80)決議案)，於壓艙水紀錄簿(BWRB)格式表格中增加操作代號(Code letter)之欄位。
(二) 為了協助填寫壓艙水紀錄簿，MEPC80 另外批准了壓艙水紀錄保存及報告指南(BWM.2/Circ.80)。
(三) 有關壓艙水管理和壓艙水管理計畫之製定，依據 BWM 公約規定，IMO 建議參考本準則執行。
二、 配合上述背景，本次同步修正壓艙水管理和壓艙水管理計畫製定準則(G4) Part A(壓艙水管理)，對於壓艙水紀錄保存及報告相關之內容進行相應之修正。
三、 修正內容(新增處如底線)：
(一) 原 A 部分第 2.1.2 段，修正如下：
"在進行壓艙水操作時，應在壓艙水紀錄簿中記錄詳細情況以及根據規則 B-3 或 C-1 授予的任何豁免項目。在記錄壓艙水操作及豁免項目時，應考慮到壓艙水紀錄保存及報告指南(BWM.2/Circ.80)。"
(二) A 部分新增第 2.1.2bis 補充說明：
"1. 若某一港口國要求船舶提供前往該國港口、離岸碼頭或錨地之壓艙水管理具體資訊時，可在進入該港口國之前，依該國要求之時間點提交依壓艙水紀錄保存和報告指南(BWM.2/Circ.80)所填寫完成之「壓艙水報告格式(BWRF)」。
2. 公約並未強制要求以逐艙記錄之方式登載壓艙水操作，但此做法可有助於填寫 BWRF。
3. 「自願保存逐艙記錄之表格範例」位於壓艙水紀錄保存和報告指南之附件。"</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC80 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">3.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.371(80)</td><td rowspan="10">一、 同 MEPC.369(80)。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">BWM 公約規則 B-1、B-4</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。</td><td rowspan="9">BWM 國際公約不適用內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">壓艙水交換準則(G6)(MEPC.288(71)決議案)修正案
Amendments to the Guidelines for Ballast Water Exchange (G6) (Resolution MEPC.288(71))</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、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動： IMO 提供該準則，供船旗國於落實 BWM 規定時使用
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.288(71)、 BWM.2/Circ.80、MEPC.369(80)、BWM 公約</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 因應 MEPC80 批准了壓艙水紀錄保存及報告指南(BWM.2/Circ.80)，故配合將原本在壓艙水交換準則(G6)所附的壓艙水報告格式範例引用至壓艙水紀錄保存及報告指南(BWM.2/Circ.80)。
(二) 有關壓艙水交換之準則，依據 BWM 公約規定，IMO 建議參考本準則執行。
二、 修正內容：
(一) 原 3.4 段，修正如下：
“若某一港口國要求船舶提供前往該港口國港口、離岸碼頭或錨地的壓艙水管理具體資訊時，可在進入該港口國之前，依該國要求之時間點提交依~~附件~~壓艙水紀錄保存和報告指南(BWM.2/Circ.80)所填寫完成之「壓艙水報告格式(BWRF)。”
(二) 刪除附件-壓艙水報告格式(BWRF)範例。</td></tr>
</table>

三、 補充：更新後之壓艙水報告格式範例(如下圖)移至壓艙水紀錄保存及報告指南(BWM.2/Circ.80)中。

APPENDIX 2: EXAMPLE BALLAST WATER REPORTING FORM

Date of submission (dd/MMM/yyyy): _____ Time of submission (24:00 UTC): _____ **Report type:** □ **New** □ **Amended**

1. SHIP INFORMATION		**2. VOYAGE INFORMATION**	**3. BALLAST WATER USAGE AND CAPACITY**			
Ship name:	Flag:	Arrival port UN/LOCODE (or port, State/province and country):				
IMO Number:	MMSI Number:	Arrival date (dd/MMM/yyyy):	Total ballast water on board:			
Distinctive Numbers/Letters or Call Sign:		Agent:	Volume	Units	No. of tanks in ballast	No. of holds in ballast
Owner:		Last port UN/LOCODE (or port, State/province and country):		m^3		
ISM Company name and number:		Next port UN/LOCODE (or port, State/province and country):	Total ballast water capacity:			
Type:	GT:	Next port (2) UN/LOCODE (or port, State/province and country):	Volume	Units	Total no. of ballast tanks	Total no. of holds
Date of construction (dd/MMM/yyyy):		Next port (3) UN/LOCODE (or port, State/province and country):		m^3		

4. BALLAST WATER MANAGEMENT

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): _____
□ subject to regulation D-4 □ other approach in accordance with regulation (describe): _____

Total no. of ballast water tanks/holds to be discharged: ____
Of tanks/holds to be discharged, how many were managed according to: Regulation D-1 ____ Regulation D-2 ____ Both regulations D-1 and D-2 ____
other method ____ (describe and state reason) _____ not managed ____
If any tanks/holds not managed, state reason(s) why not: _____
BWMS used, if any: Manufacturer: _____ Model: _____ Fully operational? □ Yes □ No Last bypass date (dd/MMM/yyyy): _____

Approved Ballast Water Management Plan on board? □ Yes □ No Ballast Water Management Plan implemented? □ Yes □ No
Contingency measure(s) included in the Ballast Water Management Plan? □ None □ D-1 □ Other (describe): _____
Contingency measure(s) deployed? □ Yes □ No Interface available on ship for coupling to ballast water reception facility? □ Yes □ No

Ballast Water Record Book on board? □ Yes □ No
Does ship carry an International Ballast Water Management Certificate: □ Yes □ No Authority that issued Certificate: _____
Date of issue (dd/MMM/yyyy): _____ Expiry date (dd/MMM/yyyy): _____ Place of issue: _____
Last survey/endorsement date (dd/MMM/yyyy): _____ Surveying authority: _____

5. BALLAST WATER HISTORY: In the appendix, RECORD ALL TANKS/HOLDS that may contain water taken on board to control trim, list, draught, stability or stresses of the ship, regardless of ballast water discharge intentions, including empty tanks/holds. Note: BW sources are the last BW uptakes prior to any ballast water management practices.

6. RESPONSIBLE OFFICER'S NAME AND TITLE: _____ Email: _____ Phone number: _____

APPENDIX: BALLAST WATER HISTORY

Ship name: | IMO Number (if not applicable, Distinctive Numbers / Letters, Call Sign or MMSI): | Arrival date (dd/MMM/yyyy):

Tanks/Holds List multiple sources/ tanks separately	**Tank capacity** (m^3)	**BW sources**		**Current volume** (m^3)	**BW MANAGEMENT PRACTICES**							**PROPOSED BW DISCHARGE**		
		Date (dd/MMM/yyyy)	UN/LOCODE or Lat. Long		Date (dd/MMM/yyyy)	Start point* Lat./Long.	End point* Lat./Long.	Min. depth* (m)	Volume used* (m^3)	% Exchange*	Method(s) (DE, SE, FE, SWF, OT, PBU, PRF, NM)	Date (dd/MMM/yyyy)	UN/LOCODE or Lat./Long.	Volume (m^3)

Ballast water tank codes: Forepeak = FP, Aftpeak = AP, Double bottom = DB, Wing = WT, Topside = TS, Cargo hold = CH, Other = O.
Enter positions in degrees, minutes and seconds in the format: 00 00 000 N or 00 00 000 S (latitude) and 000 00 000 W or 000 00 000 E (longitude).
Methods: DE = Dilution exchange, SE = Sequential exchange, FE = Flow-through exchange, SWF = Saltwater flushing, OT = Onboard treatment, PBU = Uptake from port-based facility, PRF = Discharge to port reception facility, NM = No management
Complete columns with (*) only if exchange or flushing was conducted.

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輪 吳昌政 葉德生

MEPC80 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
4.	決議案號：	MEPC.372(80)		一、 同 MEPC.369(80)。 二、 有關電子紀錄簿申請程序，可參考 MARPOL 電子紀錄簿案例： (一) 我國交通部於 2020 年 11 月 5 日交航(一)字第 10998002321 號公文，公告採用 MEPC.316（74）及 MEPC.317（74）決議案(允許相關 MARPOL 規定之紀錄簿可使用電子紀錄簿)。 (二) 另航港局於 2021 年 5 月 23 日航舶字第 1101710348 號公文，發布有關「廠商申請電子紀錄簿符合防止船舶污染國際公約(MARPOL)標準認可程序」及「國輪申請使用符合防止船舶污染國際公約(MARPOL)標準之電子紀錄簿程序」，並因應實務申請之需，訂定申請程序自 2021 年 5 月 23 日生效。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	BWM 公約			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 考量 BWM 公約規則 A-1 和 B-2 有關使用電子紀錄簿的修正案草案尚未正式採納(預計於 MEPC 81 採納)，故建議可配合 MEPC 81 採納之修正案生效時程同步處理。。 另建議可參考過往「廠商申請電子紀錄簿符合防止船舶污染國際公約(MARPOL)標準認可程序」製定壓艙水電子紀錄簿之廠商認可程序，並發布相關通告。 (補充：目前市面上大多為外國公司，且認可準則為英文	BWM 國際公約不適用內航線船舶，此欄位不適用。
	中英文標題：	壓艙水管理公約電子紀錄簿使用準則 Guidelines for the Use of Electronic Record Books under the Ballast Water Management Convention				
	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	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、服務供應商				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	N/A		
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動： IMO 提供該準則，供船旗國於若要認可 BWM 電子紀錄簿時可使用 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A 「新增裁量事項」: 如何認可電子紀錄簿廠商以及是否於 MEPC81 採納修正案前提早實施				
	相關文件：	BWM 公約、MEPC.312(74)、MMC-345、HKMSINs - No. 42/2023、NAVIGATION AND VESSEL INSPECTION CIRCULAR NO. 01-23、MMC-193				
	摘要內容：	一、 背景： (一) BWM 公約要求須記錄船舶壓艙水操作，並於附件 II 提供壓艙水操作紀錄格式。但隨環保的趨勢，希望減少文書作業負擔，故考慮使用電子格式來記錄操作日誌，亦有利於紀錄之留存。 (二) MEPC80 批准了 BWM 公約規則 A-1 和 B-2 有關使用電子紀錄簿的修正案草案，預計於 MEPC 81 採納該修正案。 二、 本準則提供認可電子紀錄簿之標準化資訊，以確保認可方式之一致性。其內容包含： (一) 電子紀錄簿系統規格，應： (1). 符合 BWM 公約； (2). 依 BWM 公約修正案進行更新； (3). 確保電子紀錄簿的安全性及權責； (4). 能保存相關紀錄資料。 (二) 電子紀錄簿應由主管機關(或其授權之認可組織(RO))認可，並取得相關聲明文件。(聲明文件之範本提供於本準則之附件) (三) 電子紀錄簿應符合船旗國以及港口國之檢驗要求。當相關紀錄印製為紙本時，應提供如記錄人、更動內容、印製時間、版次以及頁碼等資訊，以確保紀錄之完整性。 三、 補充：巴拿馬已於 2023 年 10 月發布 MMC-345 以及 MMC-193，允許該旗國船舶使用壓艙水管理公約電子紀錄簿。 四、 補充：美國有關 MARPOL 電子紀錄簿之申請流程如 NAVIGATION AND VESSEL INSPECTION CIRCULAR NO. 01-23				

				版，故暫無全文翻譯之必要) 後續建議可收集外部單位意見後，公告電子紀錄簿之廠商認可作業流程。並於 MEPC81 採納修正案後一起執行。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生					

MEPC80 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="3">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td>建議做法與監管方式</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="9">5.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.373(80)</td><td rowspan="9">目前國內目前尚未針對船用焚化爐以及廢棄物熱處理設備(TWTD)訂定相關設備規定。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

考量實務上尚未有急切需求，故可暫不處理，待日後有航商欲使用廢棄物熱處理設備時再以「行政規則」方式處理並置於航港局官網公約履行專區(環保)。</td><td rowspan="8">同國際航線</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2023 年廢棄物熱處理設備(TWTD)準則
2023 Guidelines for Thermal Waste Treatment Devices (TWTD)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">裝有廢棄物熱處理設備(TWTD)的船舶</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">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：IMO 係提供給船旗國，若要認可非 2014 年船上焚化爐標準規範(MEPC.244(66)決議案)第 2.2 段所定義之焚化爐時使用
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.244(66)、MARPOL 附錄 VI</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 廢棄物熱處理設備(TWTD)是指透過熱作用來處理船上產生之垃圾的設備，而非使用 2014 年船上焚化爐標準規範(MEPC.244(66)決議案)第 2.2 段所定義之焚化爐。TWTD 包括廢棄物減少裝置(waste reduction unit)本身，以及其它必要輔助系統和設備。
二、 TWTD 可依據 MARPOL 附錄 VI 規則 4 等效於 MARPOL 附錄 VI 規則 16 規定的船上焚化爐，可取代傳統焚化爐，並處理垃圾及其它船上廢棄物，但仍須遵守 MARPOL 附錄 VI 第 16.2 條規定(禁止處理之材料)，並符合 MEPC.244(66)決議案之排放要求。
三、 本準則適用於使用氣化(gasification)、水熱碳化法(hydrothermal carbonization)、熱解(pyrolysis)、電漿(plasma)或其它熱處理方法來處理船舶正常營運期間允許產生之垃圾和船上廢棄物的 TWTD。
四、 該準則內容概要如下：
(一) 基於技術中立(technology-neutral)原則，相關設備應針對指定排放物進行運行中之監測和記錄；確定功能目標；具備一份所有目標功能實踐方式之技術報告。(技術報告內容可參考本準則表格 2)
(二) 訂定空氣、水，以及相關廢棄物之排放限制值，以及其測試方式。
(三) 技術報告應至少包含指定之功能目標，以符合運行中性能等級 1 及 2(如適用)的排放限制。
(四) 制訂 TWTD 之設備認證流程。
(五) 提供 TWTD 證書格式範本。
(補充技術中立(technology-neutral)：指科技、設備之製造/開發/銷售者，無需對使用者之使用方式負責)</td></tr>
<tr><td colspan="7">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC80 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">6.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.374(80)</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(2012年9月21日交航字第10150138451號函)以及船舶法第30條已依規定要求船舶持有國際能源效率證書(IEEC)。
(二) 我國交通部已於2022年11月1日交航(一)字第11198003014號公文，公告採用最新版本之MARPOL附錄VI全文修正案MEPC.328(76)決議案。
(三) 船舶法子法及國內航線船舶並無管制EEDI之規定。
二、 船旗國：依我國船舶法第30條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第92條規定相關罰則。
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(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。
四、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 VI</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別，建議置於航港局官網公約履行專區(環保)

建議函文周知我國認可組織(RO)、環境部、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會。</td><td rowspan="8">建議做法：
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，故建議可不直接內國法化。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2022 年能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證準則(MEPC.365(79)決議案)修正案
Amendments to the 2022 Guidelines on Survey and Certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) (Resolution MEPC.365(79))</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)、造船廠</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動： IMO 提供該準則，供船旗國於落實 MARPOL 規定時使用
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.364(79)、 MEPC.365(79)、MARPOL 附錄 VI、IGF 章程、IGC 章程</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：有關能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證，依據 MARPOL 附錄 VI 之規定，IMO 建議參考本準則進行。
二、 為了澄清在計算裝載率(filling rate)時應依據 IGF 及/或 IGC 章程的艙櫃裝載限制值(loading limit)，本次修正內容如下：
<table>
<tr><th>燃料種類</th><th>密度
(kg/m^3)</th><th>低熱值
(kJ/kg)</th><th>艙櫃裝載率
(Filling rate for tanks)</th></tr>
<tr><td>柴油/汽油</td><td>900</td><td>42700</td><td>0.98</td></tr>
<tr><td>重油</td><td>991</td><td>40200</td><td>0.98</td></tr>
<tr><td>液化天然氣(LNG)</td><td>450</td><td>48000</td><td>0.95*</td></tr>
</table>
*如適用，根據~~艙櫃裝載限值(filling limit)~~ IGF 及/或 IGC 章程中，以計算 f_{DFgas} 時所用一般密度對應的艙櫃裝載限值(loading limit)進行驗證
三、 補充說明：
(一) 在 IGF 章程和 IGC 章程中提供之裝填限值(filling limit)及裝載限值(loading limit)定義，但並無提及艙櫃裝載率(filling rate)，為避免使用上無法相互對應，故於本次修正以明確其對應內容。
(二) 兩名詞定義如下：
(1). 裝填限值(filling limit)：係指對於艙櫃總體積而言，液體貨物在參考溫度下，允許裝載之最大液體體積。
(2). 裝載限值(loading limit)：係指對於艙櫃而言，可容許裝載之最大液體體積。
$$\text{Loading Limit(LL)} = \text{Filling Limit(FL)} \times \left(\frac{\text{液體於參考溫度之密度}(\rho_R)}{\text{液體於裝載當下溫度所對應之密度}(\rho_L)}\right)$$</td></tr>
</table>

MEPC80 決議案評估表

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MEPC80 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
7.	決議案號：	MEPC.375(80)		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(2012年9月21日交航字第10150138451號函)以及船舶法第30條已依規定要求船舶持有國際能源效率證書 (IEEC)。 (二) 我國於2018年2月13日交航(一)字第10798000181號採用國際海事組織所屬海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之MEPC.276(70)、MEPC.278(70)決議案，增訂「符合聲明書－燃油消耗回報」及修正「國際防止油污染證書」、「中華民國防止油污染證書」，自2018年3月1日生效。 (三) 我國於2022年11月1日交航(一)字第11198003001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.328(76)、MEPC.330(76)、MEPC.347(78)決議案，新增「無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書」、「符合確認書-船舶能源效率管理計畫第III部分」及修正「國際能源效率證書」、「符合聲明書-燃油消耗回報及營運碳強度評級」，自2022年11月1日生效。 (四) 船舶法子法及國內航線船舶並無管制 EEDI之規定。 二、 船旗國： (一) 依我國船舶法第30條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	MARPOL 附錄 VI			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約專區(環保)。 此外，主管機關應每年向IMO回報所管轄之船舶越控使用儲備功率之狀況：建議由航港局，或發文委由認可組織(RO)以EMAIL方式回報IMO(副本給航港局)。 **委由認可組織執行之發文草稿建議：** 依據國際海事組織(IMO)MEPC.335(76)決議案，規定船舶裝設軸/主機功率限制系統時，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)時使用儲備功率，並要求船舶進行相關紀錄並且立刻回報主管機關或認可組織	因船舶能效之規定得不適用國內航線，且EEDI與EEXI規定架構是用國際航線船舶之統計數據做為基礎延伸，直接納入規定對國內航線以及噸位較小之船舶較不合宜，故建議可暫先不直接內國法化。
	中英文標題：	2021年為符合現成船能源效率指數(EEXI)而採用的軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則修正案(MEPC.335(76)決議案) Amendments to the 2021 Guidelines on the Shaft/Engine Power Limitation System to Comply with the EEXI Requirements and use of a Power Reserve (Resolution MEPC.335(76))				
	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：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動： IMO提供該準則，供船旗國於落實MARPOL規定時使用 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MEPC.335(76)、 MARPOL 附錄 VI				
	摘要內容：	1. 背景： (一) 有關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之使用，依據MARPOL公約規定，IMO建議參考本準則執行。 (二) 為了確保一致且有效地向IMO回報儲備功率使用情況，澄清應提交佐證文件(例如遇到的預期海況)及相關紀錄給主管機關或RO進行驗證，但不需納入每年提交給IMO的「儲備功率使用情況」報告中。 2. 本次修正內容： (一) 第3.2段，除了原有紀錄應包括之內容，本次新增： "上文第3.2.8及3.2.9段所述的佐證和紀錄，應提交給主管機關或RO進行驗證，而不需根據第3.4段放在提交給IMO的每年使用儲備功率之情況中。" (第3.2.8及3.2.9段所述的佐證和紀錄為使用儲備功率的佐證文件及相關紀錄) (二) 第3.4段，由以下文字取代： "在使用儲備功率的情況下，船舶應立即將根據第3.2段所記錄的資訊通知其主管機關或負責簽發相關證書之RO以及相關目的港的主管當局。每年6月30日之前，主管機關應使用本準則附件所附之格式，向IMO秘書處報告前一日曆年12個月(1月1日~12月31日)的儲備功率使用情況。" (三) 新增附件提供啟動可越控之EPL(主機功率限制) / SHaPoLi(軸功率限制)的報告格式，如下圖。				

APPENDIX

FORMAT FOR REPORTING OF EPL/SHAPOLI OVERRIDE ACTIVATION, USE OF A POWER RESERVE AND REACTIVATION OF EPL/SHAPOLI

Ship type:
IMO number:
DWT:
GT:
Maximum unlimited shaft/engine power (kW):
Limited shaft/engine power (kW):

Table 1

Date (dd/mm/yyyy)	Time (UTC)	Position		Override activation/Reactivation	Reason for using the power reserve[1]	Beaufort Number[2]	Wave Height[2]	Ice Condition[2]
		Longitude	Latitude					
..								

1 Reason for override (select at least one option):

.1 operating in adverse weather
.2 operating in ice-infested waters
.3 participation in search and rescue operations
.4 avoidance of pirates
.5 engine maintenance
.6 description of other reasons consistent with regulation 3.1 of MARPOL Annex VI

2 Beaufort number and wave height or ice condition, as applicable, to be entered in case of using the power reserve under adverse weather condition.

之證書； 並於船舶法第 92 條規定相關罰則。

三、 港口國、沿岸國： N/A

四、 補充說明：

(一) 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 條訂定相關罰則。

(二) 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。

(RO)。

承上，本局委請貴中心作為國輪使用儲備功率之回報窗口，並於每年 6 月 30 日前以電子郵件方式向 IMO 回報年度儲備功率使用情況。上述回報內容請以副本提供本局備查。

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。

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；

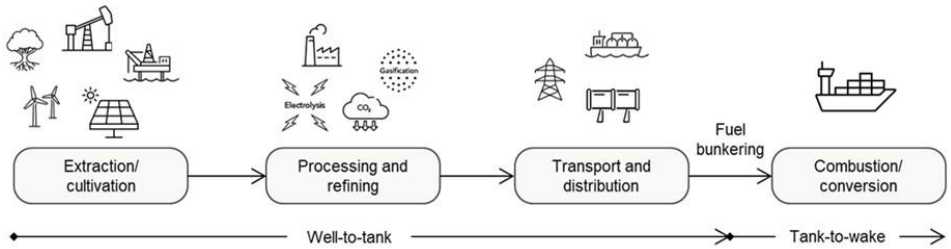
若未發生緊急事故，則由 RO 於現行每月之月報時一併將相關資訊納入提報(依據本次 IMO 所採納之格式)；若發生緊急事故則請 RO 立即向航港局回報。

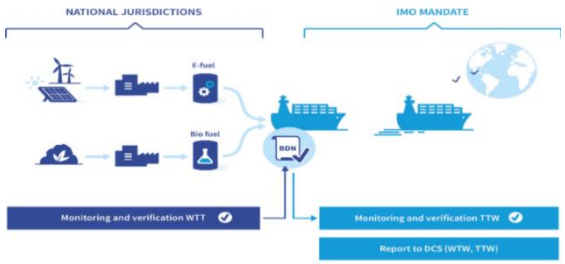
(補充：RO 回報航港局之窗口：ship@motcmpb.gov.tw 副知 cchuang01@motcmpb.gov.tw)

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MEPC80 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">8.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.376(80)</td><td rowspan="10">一、 該準則目前尚處於建議性文件，故本欄尚未針對船旗國、沿岸國、港口國之具體措施。
二、 我國已於 2015 年 7 月 1 日訂定「溫室氣體減量及管理法」，並於 2023 年 2 月 28 日全文修正同時更名為「氣候變遷因應法」並由總統公布實施，該法旨在訂定氣候變遷調適策略，降低與管理溫室氣體排放，落實環境正義，善盡共同保護地球環境之責任，確保國家永續發展。並訂定我國國家溫室氣體長期減量目標為 2050 年溫室氣體淨零排放。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL Annex VI</td><td rowspan="9">建議做法：
本案為「僅提供相關單位參考使用之建議性質文件或規範」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政指導」類別。

建議置於航港局官網公約履行專區(環保)。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則
Guidelines on Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線船舶</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>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.377(80)、MARPOL 附錄 VI</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 目的：在達到減少總體溫室氣體排放的目標時，避免將國際航運的溫室氣體排放轉移到其他行業。
二、 準則主要分成五個主要內容，生產途徑、永續性、燃料生命周期標籤、預設排放值及實際排放值，以及驗證與認證，如下：
(一) 第一節~第六節：生產途徑：
(1). 船舶能源所產生之溫室氣體需包含燃料自開採/產製到最終使用(Well to Wake)，海運燃料全生命週期溫室氣體示意圖如下圖：
 

(2). 前端油井到油艙(WtT)數值可由燃料交付單(BDN)提供給船方，後段油艙到艉流(TtW)數值則可依現行 IMO DCS(燃料消耗數據收集)進行統計，如下圖：
 

(3). 海運燃料全生命週期溫室氣體(WtW)之計算方式將拆分為：「油井到油艙</td></tr>
</table>

(Well to Tank (WtT))」及「油艙到艉流(Tank to Wake (TtW))」兩者的加總，即 WtW= WtT + TtW，各自計算方式如下：

1. WtT：指從提取原料、生產和運輸燃料到使用端(包含加油)所產生的 GHG 排放。
2. TtW：指與船上燃料使用(如燃燒)所產生的 GHG 排放，包括燃料艙到能源轉換器之間的燃料洩漏(Fugitive)和在能源轉換器內未燃燒完全的逃逸(Slip))。在計算公式概念如下：

$$GHG_{TtW} = \frac{1}{LCV}\left(\left(1-\frac{1}{100}(C_{slip_ship}+C_{fug})\right)\times(C_{fCO_2}\times GWP_{CO_2}+C_{fCH_4}\times GWP_{CH_4}+C_{fN_2O}\times GWP_{N_2O})+\left(\frac{1}{100}(C_{slip_ship}+C_{fug})\times C_{sfx}\times GWP_{fuelx}\right)-S_{Fc}\times e_c-S_{Fccu}\times e_{ccu}-e_{OCCS}\right)$$

低熱值；全部燃料-未燃燒量；燃料燃燒後轉換成CO_2e的量；未燃燒而排放至大氣的量(例如甲烷逃逸)；扣除量(例如生質燃料或碳捕捉)

其中：

(i) 計算之溫室氣體包含：CO_2、CH_4、N_2O(以 gCO_2e/MJ 為計算單位)。

(ii) 新增洩漏(Fugitive)和逃逸(Slip)(例如 CH_4 逃逸)之計算值。

(iii) 新增扣除量：e_c 為生質燃料所產生之碳補償(Credits)、e_{ccu} 為燃料生產過程使用捕捉的二氧化碳製成燃料的碳補償、e_{occs} 為船上碳捕捉系統所產生之碳補償。

(4). 除計算 CO_2 排放量外，亦需依據全球暖化潛勢(GWP100)將 CH_4 及 N_2O 換算成二氧化碳當量(CO_2e)並納入計算。(CO_2 為 1；CH_4 為 28；N_2O 為 265)

(二) 第七節：海運燃料生產永續性(Sustainability)：應以生命周期為基礎來進行評估，並考量到溫室氣體、碳來源、電力/能源之來源、碳儲量-土地利用變更(包含直接及間接)、水、空氣、土壤、廢棄物和化學品以及環境保護。

(三) 第八節：燃料生命週期標籤(Fuel Lifecycle Label, FLL)：包含五個部分，Part A 為燃料之基本資料(包含產製路徑、低熱值等)、Part B 為碳源之碳補償(例如使用生質或是碳捕捉)、Part C 為船端溫室氣體排放係數、Part D 為全生命週期(WtW) 溫室氣體排放係數、Part E 為永續性。
(補充：使用混合燃料時(例如 20%生質柴油混入化石 MGO)，計算時應依混合燃料中每種燃料的能源比例決定相關 GHG 預設值或實際排放係數)

(四) 第九節及第十節：預設排放值及實際排放值，將持續以 WtT 及 TtW 為基礎進行發展。目前本準則附件 2 已提供部分燃料及其產製方式之預設值(例：VLSFO、HSHFO…)，可直接使用該 WtT 數值計算燃料之 GHG。

(五) 第十一節及第十二節：驗證與認證

(1). WtT 的 GHG 排放值若欲使用之燃料 IMO 尚未給定預設值(或欲採用低於預設值排放係數)者，則需先經第三方認證機構進行驗證。

(2). FLL 需由第三方進行驗證，並考量到 IMO 之準則(預計未來製定)。

(3). FLL 的 Part A、Part B、Part C 及 Part E 可由不同認證機構來驗證。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MEPC80 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">9.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.377(80)</td><td rowspan="10">一、 我國已於 2015 年 7 月 1 日訂定「溫室氣體減量及管理法」，並於 2023 年 2 月 28 日全文修正同時更名為「氣候變遷因應法」並由總統公布實施，該法旨在訂定氣候變遷調適策略，降低與管理溫室氣體排放，落實環境正義，善盡共同保護地球環境之責任，確保國家永續發展。並訂定我國國家溫室氣體長期減量目標為 2050 年溫室氣體淨零排放。
二、 補充：為使船東事先做好準備以應對 IMO 即將實施的溫室氣體要求，驗船中心(CR)已於 2023 年 7 月 17 日舉辦技術研討會，將 2023 年 IMO 降低船舶溫室氣體排放戰略(MEPC.377(80))重要內容告知船東，並發布技術通報，整理相關決議案之重點內容。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL Annex VI</td><td rowspan="9">建議做法：

本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，無須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2023 年 IMO 降低船舶溫室氣體排放戰略
2023 IMO Strategy for the Reduction of Green House Gases from Ships</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線船舶</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)、經濟部、行政院環境保護署</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.376(80)、MARPOL 附錄 VI</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 該戰略目標包含以下五點：
(一) 持續提高新造船能效以降低船舶碳強度：持續複審並加嚴船舶設計能效要求。
(二) 降低國際航運碳強度：2030 年國際航線船舶碳強度(每單位運輸量所產生之二氧化碳排放量(CO_2 emissions per transport work))應降低至少 40%(與 2008 年數值相比)。
(三) 增加採用零(或接近零)溫室氣體排放技術的燃料或能源：2030 年國際航線船舶所使用的能源占比，應至少有 5%(最好能達到 10%)來自零排放(或接近零排放)的溫室氣體排放技術或燃料。
(四) 國際航運溫室氣體排放量達成淨零排放：儘快使國際航運的溫室氣體排放達到峰值，並在 2050 年左右(By or Around)實現溫室氣體淨零排放。
(五) 國際航運達成溫室氣體淨零排放的中間查核點：
(1). 2030 年國際航運的年度溫室氣體排放量(與 2008 年數值相比)至少減少 20%(最好能減少 30%)；
(2). 2040 年國際航運的年度溫室氣體排放量(與 2008 年數值相比)至少減少 70%(最好能減少 80%)。
二、 此外，減排目標將考慮「海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA 準則)」(MEPC.376(80))，以避免將國際航運的溫室氣體排放轉移到其他行業，以達到減少總體溫室氣體排放的目標。
三、 排放戰略還提到降低船舶溫室氣體排放的一籃子(Basket)中期措施，包含技術性(Technical)及經濟性(Economic)：
(一) 技術性措施(Technical Measure)：幾乎所有會員國都支持溫室氣體燃料標準(GFS)方案，要求船舶在每一日曆年所使用的燃料/能源的溫室氣體強度不得超過 IMO 所規定的強度標準，並藉由逐漸加嚴的方式，減少國際航線船舶的全生命週期溫室氣體排放。後續將再針對此概念繼續延伸至修正案草案，並將考慮到與經濟性措施結合之可行性。</td></tr>
</table>

(二) 經濟性措施(Economic Measure)：

(1). 有眾多會員國支持普徵溫室氣體排放稅，以最簡單的經濟性措施進行並協助縮小傳統燃料和零碳燃料之間的成本差距，同時間，亦有其他會員國因擔心對開發中國家的發展造成重大負面影響而反對普徵稅收的方案。此外，亦有部分會員國提到該措施應具備一定的彈性(例如費用減免、獎勵或盈餘機制)、以及任何的經濟性措施都不應導致雙重徵稅/付款

(2). 鑒於本次會議仍無法確定具體的經濟性措施方案，MEPC 將於後續再繼續審查經濟性措施的提案。

(三) 後續 MEPC 預計於 2025 年完成並批准一籃子(Basket)中期方案的內容。

目標日期(Target dates)	里程碑(Milestones)	
	對備選一籃子中期措施進行全面影響評估	對備選中期措施進行發展與制定
MEPC 80 (2023年夏季)	啟動全面影響評估	啟動發展中期措施的工作計劃第三階段(Phase III)
MEPC 81 (2024年春季)	臨時性報告 (Interim report)	確定(Finalization) 一籃子措施
MEPC 82 (2024年秋季)	最終報告 (Finalized report)	
MEPC 83 (2025年春季)		批准(Approval)相關措施
額外的1或2天MEPC會議 (2025年秋季:MEPC 83後6個月)		採納(Adoption)相關措施
自採納後16個月(2027年)		相關中期措施生效

(圖 2：IMO 中期措施後續發展里程碑)

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MEPC80 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">10.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.378(80)</td><td rowspan="10">一、 有關生物附著管理，目前並非強制性公約之要求。
二、 目前國內尚未相關規定。
三、 補充：我國對於壓艙水排放之規定：
(一) 環保署(現為環境部)於 2016 年 1 月 26 日公告未經處理壓艙水為「海洋污染防治法」第 4 條第 6 款所稱之「排洩物質」，除依規定處理得排洩於海洋外，應留存船舶內或排洩於岸上收受設施。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。
(二) 海洋污染防治法第 29 條：港口管理機關或執行機關於必要時，得會同主管機關查驗船舶之海洋污染防止證明書或證明文件、船上污染應急程序、操作手冊、油、貨紀錄簿、員工生活垃圾紀錄簿及其他經各該機關指定之文件；受檢者不得規避、妨礙或拒絕。
四、 補充：依據農業部官網資訊，在防止外來水產物種為害水域生態方面，農業部漁業署除依野生動物保育法規定公告進口之水產物種外，並組成「首次輸入外來水產動物活體審查小組」，對首次輸入之水產動物進行審查評估，首次輸入外來物種均需經審查同意。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：
本案為「僅提供相關單位參考使用之建議性質文件或規範」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政指導」類別。

建議置於航港局官網公約履行專區(環保)。

建議將相關資提供予環境部、農業部參考。</td><td rowspan="9">管控船舶生物附著以減少侵入性水生物種轉移不適用內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2023 年管控船舶生物附著以減少侵入性水生物種轉移準則
2023 Guidelines for the Control and Management of Ships' Biofouling to Minimize the Transfer of Invasive Aquatic Species</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人、海洋委員會、農業部、環境部、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」、「新增裁量事項」：N/A。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.207(62)、MEPC.1/Circ.792</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：生物附著是指海洋植物和動物在船舶或其他設施之水下部分生長、累積，並逐漸覆蓋包括船殼、螺槳、錨、漁具等表面，為侵入性外來水生物種轉移至不同海水區域的重要途徑，會對當地水生環境造成威脅，進而影響當地經濟及活動。
二、 本次會議修正「管控船舶生物附著以減少侵入性水生物種轉移準則(Guidelines for the Control and Management of Ships' Biofouling to Minimize the Transfer of Invasive Aquatic Species)」，與前一版(MEPC.207(62))相比，主要修正內容如下：
(一) 新增章節「應急行動計畫」：若在船舶營運期間發現生物附著積累風險增加，需執行應急行動計畫，包括降低生物附著積累風險的主動行動、操作和維護的矯正行動、或由船員(具有使用相關檢查設備的資格)或獨立檢查機構進行生物附著檢查。
(二) 為了評估檢查區域的生物附著程度，於第 8 章提供評級表，可根據生物附著程度評級決定建議之清潔措施，包括主動清潔、被動清潔、補捉(capture)、乾船塢維護…等。
(三) 更新生物附著管理計畫格式和生物附著紀錄簿格式。
(四) 刪除準則中有關水中清潔(in-water cleaning)之內容，並將該內容獨立出來製定一份水中清潔相關指南，預計 2025 年完成。
三、 補充：IMO 以本準則為基礎，另外製定 MEPC.1/Circ.792 通告，適用於船長小於 24m 之娛樂用船舶(recreational craft)。
四、 補充：依據澳洲農業水質環境局(Australian Government - Department of Agriculture Water and Environment)資訊，到訪澳洲的國際線船舶須符合相關生物附著管理(biofouling management)要求。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC80 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">11.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.379(80)</td><td rowspan="10">一、 安全與無害環境船舶資源回收國際公約(HKSRC)將於 2025 年 6 月 26 日生效，我國認可組織(CR)已於 2023 年 7 月 6 日以電子郵件方式發送 CR 通報，通知航港局及所有船東。
二、 我國已於 1990 年 2 月 7 日訂定「船舶清艙解體職業安全規則」，依職業安全衛生法第六條第三項規定，訂定船舶清艙及解體必要之安全衛生設備與措施之標準及規則。(其主政單位為勞動部)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">安全與無害環境船舶資源回收國際公約(HKSRC) 第 2 章</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

考量該公約尚未生效，故建議可暫不處理，待後續該公約生效後再以「行政規則」方式處理並置於航港局官網公約履行專區(環保)。因安全與無害環境船舶資源回收國際公約目前尚未生效(該公約預計 2025 年 6 月 26 日生效)，故可配合屆時公約生效時程同步處理</td><td rowspan="9">此內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2023 年危害物質清單製定準則
2023 Guidelines for the Development of the Inventory of Hazardous Materials</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線總噸位 500 以上之船舶(除軍艦或政府使用之非商業船舶)</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)、造船廠、環境部化學物質管理署</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動： IMO 提供該準則，供船旗國於落實安全與無害環境船舶資源回收國際公約規定時使用(該公約預計 2025 年 6 月 26 日生效)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.269(68)、安全與無害環境船舶資源回收國際公約(HKSRC)、MEPC.331(76)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：因應管制船舶有害防污系統國際公約(AFS)修正案草案(MEPC.331(76)決議案)，已將環丁烴(Cybutryne)列為防污系統禁止使用之物質並於 2023 年 1 月 1 日生效。
二、 本決議案配合上述背景，修正 2015 年危害物質清單製定準則(MEPC.269(68)決議案)，將環丁烴列入危害物質清單，並提供決定環丁烴濃度的具體測試方法。
三、 補充：本準則提供危害物質清單的製作建議，以協助符合安全與無害環境船舶資源回收國際公約(HKSRC)規則 5 之規定。
四、 補充：有關 HKSRC 公約近期重要消息，孟加拉(Bangladesh)及賴比瑞亞(Liberia)已於今年 6 月簽署該公約，使得該公約達 22 個締約國、合計商船總噸位達到約 45.81%、合計最大年度拆船量(過去十年內)達商船總噸位的 3.31%，滿足公約生效門檻，將於 2025 年 6 月 26 日生效。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC80 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">12.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.380(80)</td><td rowspan="10">此內容為 IMO 將地中海西北部指定為特別敏感海域，並不影響國內法，與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL</td><td rowspan="9">建議做法：
本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，無須法制處理。

有關本決議案提及之建議性保護措施(associated protective measures, APMs)建議將相關資提供予海洋委員會海洋保育署參考。</td><td rowspan="9">此內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">地中海西北部被指定為特別敏感海域
Designation of the Northwestern Mediterranean Sea as a PSSA</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線預計航行至地中海西北部之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">船舶所有人、海洋委員會海洋保育署</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 目的：為保護該區鯨類避免受到船舶碰撞和污染之風險，並提高對長鬚鯨和抹香鯨之重視。
二、 MEPC80 將法國、義大利、摩納哥和西班牙接壤的地中海西北部(North-Western Mediterranean Sea)指定為新的特別敏感海域(PSSA)，以減少國際航運對該區鯨魚之影響。
三、 補充：本決議案提及之建議性保護措施(associated protective measures , APMs)，適用所有商船及總噸位 300 以上之遊艇，其內容概要如下：
(一) 在地中海西北部 PSSA 中發現或報告有中大型鯨類之區域，船舶應謹慎航行，並將船速自願減速(VSR)至 10~13 節。但應保持安全航速，以並避免碰撞和影響船舶操縱性。
(二) 船舶應在考量實際航行情況及條件下，與發現之中大型鯨類保持適當安全距離或採取減速措施。
(三) 船員應使用特高頻無線電(VHF)或其他可用之廣播方法，說明 PSSA 內發現中大型鯨類的位置，並將相關資訊傳送給相關沿岸當局；及
(四) 若發生碰撞，船員應向相關沿岸當局報告。沿岸當局應將相關資訊轉發給國際捕鯨委員會(IWC)。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC80 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="11">13.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MEPC.381(80)</td><td rowspan="11">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)、船舶檢查規則第 3 條：
(1). 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
(2). 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
(三)、操作面：(輪機部門)
(1). 依據船員服務規則第 43 條:「當值輪機員應督率有關海員操作及注意辦理下列事項：略以，.....，五、機艙內部保持清潔。港內停泊及航行中之水應經過油水分離裝置處理，達排放標準並經船長核可後，方可抽排船外，以免污染海洋環境」。
(2). 其罰則訂於船員法第 79 及 80 條。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 I</td><td rowspan="10">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

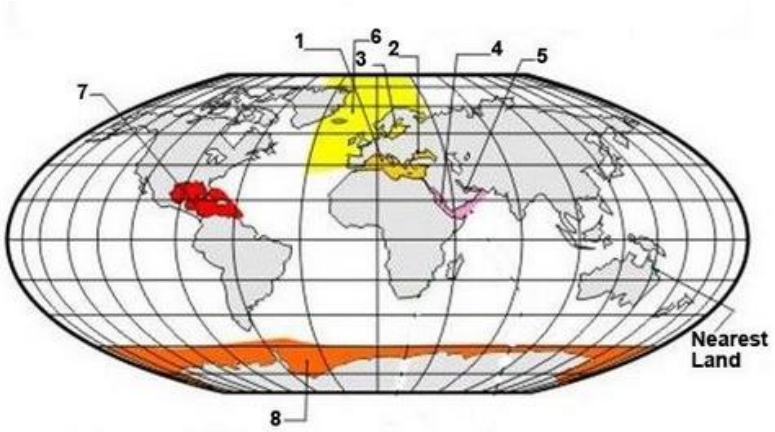
考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議函文周知我國航港局船員組、農業部漁業署、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。</td><td rowspan="10">此內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 I 規則 15.3、15.5 及 34.3~34.5 特殊區域排放要求於紅海和亞丁灣生效之日期
Establishment of the Date on which the Discharge Requirements of Regulations 15.3, 15.5 and 34.3 to 34.5 of MARPOL Annex I In Respect to the Red Sea and the Gulf of Aden Special Areas, Shall Take Effect</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線預計航行至紅海和亞丁灣之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>統一解釋</td><td>生效日期：</td><td>2025.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：會員國應將此資訊通知該旗船舶
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 I</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
（一） MARPOL 附錄 I(油類)的特殊區域(Special Areas)有：地中海、波羅的海、黑海、紅海、海灣地區(Gulfs area)、亞丁灣、南極區域、西北歐水域、阿拉伯海阿曼區域及南非南部水域。
（二） 依據 MARPOL 附錄 I 規則 38.5，要求特殊區域之國家應提供充足之收受設施，避免延誤船期。
（三） 依據 MARPOL 附錄 I 規則 38.8，亞丁灣、紅海、阿拉伯海阿曼區域以及海灣地區特殊區域排放要求之生效日期，須待該區域相關國家完成收受設施之建置後通知 IMO，後續在由 IMO 通告各國正式生效日期(至少需 12 個月後)。
二、 應上述背景，亞丁灣及紅海周邊相關國家於本次會議向 IMO 表示已完成相關港口收受設施之建置，故本次 IMO 決議訂定此兩區域特殊區域排放要求之生效日期為 2025 年 1 月 1 日。
三、 補充：MARPOL 附錄 I(油類)特殊區域的排放規定：
（一） 禁止總噸位 400 以上之船舶向海洋排放油類或油類混合物，除非滿足以下條件：
(1). 在船舶航行途中；
(2). 使用符合規則 14.7 要求之濾油設備處理油類混合物；
(3). 未經稀釋的污水含油量不得超過 15 ppm；
(4). 油類混合物不是來自於油輪貨泵室艙底；
(5). 若是油輪，油類混合物不得與貨油殘餘物混合。
（二） 對於總噸位小於 400 之船舶，在南極以外的任何區域，應將油類和油性混合物留存在船上以便隨後排放至接收設備或按照下列規定排放入海:
(1). 在船舶航行途中;</td></tr>
</table>

		(2). 船舶具備經主管機關認可設計之設備，以保證未經稀釋之排出物含油量不超過 15 ppm; (3). 油性混合物不是來自於油輪的貨泵艙艙底；和 (4). 如是油輪，油性混合物未混有貨油殘餘物。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生					

MEPC80 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
14.	決議案號：	MEPC.382(80)		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)、船舶檢查規則第 3 條： (1). 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 (2). 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 (三)、操作面：(艙面部門) (1). 依據船員服務規則第 21 條： 船長依法指揮全體海員、旅客及在船任何人，並管理全船一切事務，及負維護全船生命財產安全之責任。 (2). 依據船員服務規則第 36、37 條，對於船副及大副要求： 其他依國際公約、法規、雇用人規定應由大副負責及船長交辦之事項(船副負責及上級交辦之事項)。 (3). 上述罰則訂於船員法第 79 及 80 條。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	MARPOL 附錄 V			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國航港局船員組、農業部漁業署、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約專區(安全)。	此內容不適用國內航線船舶，此欄位不適用。
	中英文標題：	MARPOL 附錄 V 規則 6 特殊區域排放要求於紅海生效之日期 On the Establishment of The Date on which the Discharge Requirements of Regulation 6 of MARPOL Annex V, In Respect to the Red Sea Special Area, Shall Take Effect				
	適用船舶	國際航線預計航行至紅海之船舶				
	影響對象	主管機關、船舶所有人				
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期： 2025.01.01			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：會員國應將此資訊通知該旗船舶 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MARPOL 附錄 V				
	摘要內容：	一、 背景： （一） MARPOL 附錄 V(垃圾)的特殊區域有：地中海、黑海、波羅的海、紅海、海灣地區(Gulfs area)、北海、大加勒比區域(包含墨西哥灣)、南極區域。 （二） 依據 MARPOL 附錄 V 規則 8，相關特殊區域之國家應提供充足之收受設施，避免延誤船期。當具備足夠收受設施後，IMO 將會通知各國該特殊區域之正式生效日期(不少於 12 個月)。 二、 本次會議，因紅海區域已有足夠之收受設施，因此 IMO 決議訂定該特殊區域規定之生效日期為 2025 年 1 月 1 日。 三、 補充：MARPOL 附錄 V(垃圾)特殊區域的排放規定： （一） 在船舶航行途中和滿足下列條件，可在特殊區域內向海洋排放下列垃圾： (1). 食物廢棄物： 1. 盡可能遠離陸地排放，距最近之陸地或冰棚不得小於 12 海浬。 2. 須經搗碎或研磨，且其大小不超過 25mm。 3. 不得被其它垃圾污染。 (2). 無法用一般卸貨方法回收之貨物殘留物： 1. 洗艙水中所含之貨物殘留物不含本附錄附件 I 所列對海洋環境有害之物質。 2. SOLAS 第 VI 章規則 1-1.2 定義之固體散裝貨物(除了穀物以外)，應依據本附錄附件 I 分類，並由托運人申報是否對海洋環境有害。 3. 洗艙水中所含的清潔劑或添加劑不含對海洋環境有害之物質，並已考量 IMO 所製定之準則。 4. 出發港、下一目的港及航程均在特殊區域內。 5. 所經港口無足夠收受設施。 6. 滿足上述 1~5 項條件者，應盡可能遠離最近之陸地或冰棚排放，				

		距最近之陸地或冰棚不得小於 12 海浬。 (3). 甲板和外表面清洗水所含的清潔劑或添加劑：不含對海洋環境有害之物質，並已考量 IMO 所製定之準則。 (4). 南極區域除了須符合上述(1)及(2)，還須符合以下要求： 1. 所有南極區域之締約方應根據船舶使用需求盡可能提供足夠的收受設施，以接收船舶所有垃圾，不應造成延誤。 2. 所有締約方應確保所有懸掛其國旗之船舶，在進入南極區域之前，船上具足夠能力留存在該區作業時的所有垃圾，並已安排在離開該區後將垃圾排放至收受設施。 (5). 當垃圾與其它禁止排放或有不同排放要求之物質混合或被其污染時，應適用較嚴格之要求。  1. Mediterranean Sea 2. Black sea 3. Blatic sea 4. Red sea 5. Gulf area 6. North sea 7. Wider Caribbean region 8. Antarctic area			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生					

MEPC80 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">1.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.34/Rev.12</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
(一) 我國交通部已於 2015 年 8 月 20 日公告採用國際海事組織通過之「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」(BWM 國際公約)，並於 2016 年 11 月 8 日公告實施日期為 2017 年 9 月 8 日起。
(二) 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。
(三) 另我國交通部於 2022 年 6 月 23 日交航（一）字第 11198001694 號公文，公告採用「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約修正案(MEPC.325（75）)」。
(四) 「船舶設備規則」第 224-1 條規範船舶壓艙水管理系統設置標準(國際航線船舶應設置船舶壓艙水管理系統，並依船舶壓艙水及沉積物管理國際公約規定取得相關型式認可)。
二、 港口國、沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">BWM</td><td rowspan="9">建議做法：
考量本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，無須法制處理。</td><td rowspan="9">BWM 國際公約不適用內航線船舶，此欄位不適用。</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></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">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無，此通告僅為資訊性整理，相關內容亦可於 IMO 網站上獲得
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">BWM.2/Circ.34/Rev.11、MEPC.169(17)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 為符合船舶壓艙水及沉積物管理國際公約(BWM 公約)規則 D-2 的性能標準，壓艙水管理系統(BWMS)可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) 本通告為 IMO 例行性更新認可使用活性物質之 BWMS 製造商清單，以供業界參考。
二、 依據 BWM 公約規則 D-3.2， BWMS 使用一種或是多種活性物質時，應依 IMO 所定之程序認可後才能在船上使用，即 MEPC.169(17)決議案「使用活性物質的壓艙水管理系統的認可程序(G9)」。
三、 另依據 BWM 公約規則 A-1.7，活性物質是一種物質或生物體，可對抗有害水生生物和病原體。活性物質(如臭氧、二氧化氯等)，除了破壞壓艙水的生物體外，也可能會影響海洋環境，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、 本次 MEPC80 認可使用活性物質之 BWMS 製造商，如下表所列：
<table><tr><th>認可使用活性物質之 BWMS 製造商</th><th>批准項目</th></tr><tr><td>HiBallast 2.0™ BWMS</td><td>基礎認可</td></tr><tr><td>BalClor® Smart BWMS</td><td>最終認可</td></tr><tr><td>EcoGuardian NF™ Ballast Water Management System</td><td>最終認可</td></tr><tr><td>ERMA FIRST Ballast Water Management System (subsequently changed to ERMA FIRST BWTS)</td><td>增加在淡水中使用的最終認可</td></tr></table>五、 除了本通告外，亦可從 IMO 網站取得認可使用活性物質之 BWMS 製造商清單，如下連結：
https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/BWMTechnologies.aspx。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC80 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)	建議做法與監管方式	
2.	通告案號：	BWM.2/Circ.66/Rev.5		一、 同 BWM.2/Circ.34/Rev.12 二、 有關本案通告，我國交通部於 2021 年 1 月 14 日交航(一)字第 10998002961 號公文，已公告採用 BWM.2/Circ.66/rev.1。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	BWM 公約規則 B-3.5、B-3.10、附件 I			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會並置於航港局官網公約履行專區(環保)。	BWM 國際公約不適用國內航線船舶，此欄位不適用。
	中英文標題：	船舶壓艙水及沉積物管理國際公約及壓艙水管理系統章程之統一解釋 Unified Interpretations to the BWM Convention and the BWMS Code				
	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)：	統一解釋	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	摘要翻譯(如下)				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供會員國落實 BWM 公約有統一之標準 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: BWM.2/Circ.66/Rev.3 曾針對國際壓艙水管理證書(IBWMC)中主要壓艙水管理方法填寫方式進行解釋，故船旗國可考量請船東更換成新證書填寫方式(補充：國輪現行做法，係等船舶下一次進行換證檢驗時再行更換新版證書) 「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	BWM.2/Circ.66/Rev. 4、BWMS Code				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 依據壓艙水及沉積物管理國際公約(BWM 公約)規則 A-1(定義)： （1）「建造」就船舶而言，係指以下建造階段： i. 安放龍骨；或 ii. 可以辨認出某一具體船舶建造開始；或 iii. 船舶已開始的裝配量至少為 50 噸，或全部結構材料的估算品質的 1%，取較小者；或 iv. 船舶進行「重大改裝」。 （2）「重大改裝」係指船舶的改裝致使： i. 壓艙水承載能力的改變達到 15%或以上；或 ii. 改變了船舶類型；或 iii. 主管機關認為，這種改裝意圖將船舶壽命延長十年或更長時間；或 iv. 造成壓艙水系統的改變而非相同部件的更換。但為符合 D-1 規則規定的船舶改裝不應視為構成重大改裝。 (二) 依據 BWM 公約規則 B-3，2017 年 9 月 8 日以後「建造」之船舶應符合 D-2 標準，2017 年 9 月 8 日前「建造」之船舶則須於 2017 年 9 月 8 日以後第一次(或第二次)國際防止油污染證書(IOPP)換證檢驗前符合 D-2 標準(詳細說明如 CR-17-007 (R)通告) 。 (三) 現行壓艙水管理證書(IBWMC)中僅提供「建造日期」之欄位，故當船舶進行重大改裝時，無法確定該欄位需填寫原本船舶安龍的日期或是後續重大改裝的日期。 二、 本通告澄清船舶經重大改裝後，其應符合 D-2 標準之時程及 IBWMC 上填寫欄位內容之解釋 ： (一) 2017 年 9 月 8 日前建造之船舶，若於 2017 年 9 月 8 日以後進行重大改裝，則視為				

		2017 年 9 月 8 日以後建造之船舶，其應符合 D-2 標準時程如下： （1）若重大改裝時間在 BWM 公約規則 B-3.10 定義(如 CR-17-007 (R)通告說明)之 IOPP 換證檢驗前，該船應從重大改裝完成日起符合 D-2 標準。 （2）若重大改裝時間在 BWM 公約規則 B-3.10 定義(如 CR-17-007 (R)通告說明)之 IOPP 換證檢驗後，該船應從換證檢驗完成日起符合 D-2 標準。 (二) 對於經重大改裝之船舶，其 IBWMC 的「建造日期」欄位應填寫「重大改裝開工日期」。 三、 本通告撤銷 BWM.2/Circ.66/Rev. 4。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生					

MEPC80 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)	建議做法與監管方式	
3.	通告案號：	BWM.2/Circ.78			同 BWM.2/Circ.34/Rev.12	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	BWM				**建議做法：** 本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，無須法制處理。	BWM 國際公約不適用內航線船舶，此欄位不適用。
	中英文標題：	壓艙水合格監測裝置驗證協定 Protocol for verification of ballast water compliance monitoring devices					
	適用船舶	N/A					
	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)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	BWMS Code					
	摘要內容：	一、 背景： (一) 合格監測裝置(Compliance monitoring device, CMD)係指一種儀器及其相關指示性分析方法，通常用於快速評估經處理之壓艙水中可生存(或活體)生物的濃度，以確定是否符合排放標準。 (二) CMD 可於壓艙水管理系統調試試驗、港口國管制檢查，以及船舶自我監測期間使用。 二、 本通告所載之協定提供一框架，用於驗證 CMD 在評估壓艙水是否符合 BWM 公約 D-2 標準的能力，以確保 BWM 公約得以有效實施。本協定重點內容如下： (一) 第 8.4 節列出 CMD 應符合的驗證成功標準： （1）精度(重複性)：變異係數(CV)小於 25%為可接受的，小於 10%則表示具有出色的重複性。 （2）可靠度：恢復之數據(data recovered)與 CMD 在特定期間內預計搜集到數據的百分比。大於 90%為可接受的。 （3）CMD 與詳細分析結果的一致性：兩者應至少具 80%的一致性。 (二) 主要採用依據標準試驗程序(如國際標準組織所製定或發布之程序)所進行的實驗室和現場試驗；在適用情況下，還可進行其它試驗(如振動、濕度)。 (三) 適用範圍： （1）D-2 標準規定的兩個特定尺寸等級：大於等於 50 μm 的生物；大於等於 10 μm 及小於 50 μm 的生物。 （2）特定指標微生物：有毒霍亂弧菌(O1 及 O139)、大腸桿菌及腸道球菌。 (四) CMD 驗證事宜： （1）所有驗證應由獨立的第三方試驗單位(testing entity) (實施嚴格品質保證/品質控制計畫，如：依據 ISO/IEC 17025 或同等標準，並由獨立認證機構認可、認證和稽核)執行，並應包括特定試驗計畫的專家審查。 （2）專家應獨立於參與 CMD 驗證的團隊，並有文件證明其適任性和經驗，顯						

		示其了解及理解本協定所提的生物參數列舉(enumeration of biological parameter)和詳細分析程序的品質保證認可。 （3）特定試驗計畫/協定及最終報告應由試驗單位認可。 (二) 本協定提供壓載水設備製造商協會(Ballast Water Equipment Manufacturers Association, BEMA)之連結(https://bwema.org)，欲進行 CMD 驗證之製造商，可向該單位提供相關資訊。另亦可由該網站查詢已經過驗證之 CMD 清單(https://img1.wsimg.com/blobby/go/7a594f1f-d17d-4f6e-9050-3aa201bebf21/downloads/Verified%20CMD%20Statement_15May2023_approved.pdf?ver=1694011963071)。 (補充：現行尚未有任何 CMD 已通過該協定之驗證)			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生					

MEPC80 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)	建議做法與監管方式	
4.	通告案號：	BWM.2/Circ.79			本案係有關於 IMO 後續對 BWM 公約內容之審核，與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	BWM				**建議做法：** 此內容屬於評估原則之「其他類」中宣導性質或尚未產出具體內容之案件，與內國法化無關，毋須處理。	同國際航線做法。
	中英文標題：	壓艙水及沉積物管理國際公約相關的經驗收集階段之公約複審計畫 Convention review plan under the experience-building phase associated with the BWM Convention					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	主管機關					
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無具體行動(知悉後續 IMO 針對 BWM 公約修正之方向即可) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	MEPC.290(71)、MEPC.252(67)					
	摘要內容：	一、 背景：為了能監測和改進 BWM 公約，MEPC 71 採納了 BWM 公約相關的經驗收集階段(Experience-building phase, EBP)(MEPC.290(71))，將 EBP 分成三個階段：資料收集、資料分析和公約複審。目前已於 MEPC 78 完成資料分析階段，並於 MEPC 80 批准本通告-BWM 公約相關的 EBP 之公約複審計畫(Convention Review Plan, CRP)。 二、 BWM 公約相關的 EBP 之公約複審計畫(CRP)重要內容如下： (一) 依據 EBP 先前完成的資料收集及分析報告，透過系統性和實證方法，並考慮到所有不一致或含糊之處，透過客觀、透明和包容性方法，以確保修正案已進行全面制定。 (二) 為了製定一套可接受程序，用全球一致的方式對壓艙水進行採樣和分析，EBP 會有試行期，以期最終能將該程序納入 BWM 公約 PSC 準則(MEPC.252(67))中，並考量試行期的結果及實施經驗，在試行期後繼續複審 PSC 準則。 (三) 促進開發壓艙水管理技術，包括開發適合挑戰性水質的壓艙水管理系統(BWMS)，並鼓勵開發、選擇、安裝、操作和維護適合船舶營運之 BWMS。 (四) 未來應解決之優先議題如下： （1） 如何提高 BWMS 性能和可靠度，使其更符合 D-2 標準。 （2） 缺乏可用於 PSC 且經認可之取樣和分析方法，使 PSC 確認船舶是否符合 D-2 標準的能力受限。 （3） 在 PSC 之外的情況，對 BWMS 性能驗證並不一致。 （4） 船上安裝之 BWMS 可能不適合預定航程或操作的船舶符合機制。 （5） BWMS 故障時，需商定船舶符合機制，以確保在所有情況下皆能實現公約目標。 （6） 除了 BWMS 故障或挑戰性水質的情況外，需商定船舶符合機制，以確保在所有情況下皆能實現公約目標。					

		（7） 當遇到挑戰性水質時，BWMS 可能會暫時無法運作。 （8） 目前的型式認可程序不適用於 BWMS 改裝的情況。(註：MEPC 80/4/10 挪威提案中提到，目前型式認可主要是用於初次認可，對於改裝後的 BWMS 並無明確規定其認可程序。) （9） 應改進公約中確保 BWMS 保持正常工作狀態的機制。 （10） 對現行使用之 BWMS 處理後之壓艙水排放所進行的取樣，顯示這些壓艙水排放無法一直符合 D-2 標準。 （11） 公約對壓艙水管理計畫之最低要求並無涵蓋能確保順利實施和符合的所有必要項目(如應急措施，包括壓艙水轉換)，也無要求保持計畫即時更新。 （12） 對現行使用活性物質之 BWMS 處理後之壓艙水排放所進行的取樣，顯示這些壓艙水排放無法一直符合「使用活性物質的壓艙水處理系統的認可程序(G9)」所允許之最大允許排放濃度。 （13） 對設備不熟悉而發生的操作、維護之考驗，或可避免的 BWMS 故障。 (五) BWM 公約複審後之相關修正案，預計將於 2026 年秋季採納。 三、 補充：因 BWMS 處裡技術(如電解、紫外線照射等)之限制，在鹽分或是水質濁度未達/超出 BWMS 之設計範圍時，將導致 BWMS 無法正常運作，此種情況之水質即為挑戰性水質。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生					

MEPC80 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)	建議做法與監管方式	
5.	通告案號：	BWM.2/Circ.80		一、 同 BWM.2/Circ.34/Rev.12 二、 此外，有關港口國之權責，我國商港港務管理規則第 3 條第 2 項，已要求:「國際航線船舶所有人或其代理人除檢附前項所定文件外(如：航線、預定到達時間、吃水、船長、貨運種類、貨運數量等)，應另檢附投保船舶所有人責任保險之文件及壓艙水申報單」，並於該規則之附件提供「壓艙水申報單(Ballast Water Reporting Form)」	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	BWM			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議可將相關資訊提供予航港局港務組，以評估是否修正我國商港港務管理規則第 3 條之附件「壓艙水申報單 (Ballast Water Reporting Form)」。因應格式變動頻繁，後續並可考量改以行政規則位階發布通告，函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，說明壓艙水紀錄簿應按本通告之指引填寫，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。 另建議可將相關資訊提供予我國航務中心(PSC)，以協助後續執行港口國管制作業。	BWM 國際公約不適用內航線船舶，此欄位不適用。
	中英文標題：	壓艙水紀錄保存及報告指南 Guidance on Ballast Water Record-keeping and Reporting				
	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	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、航務中心				
	類型(性質)：	指南(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該準則，供會員國落實 BWM 公約時有統一之標準(船旗國：該旗船舶之壓艙水紀錄填寫方式應依本通告之指引；港口國：壓艙水申報之格式，可參考本通告之壓艙水報告格式範本) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MEPC.369(80)、MEPC.370(80)、MEPC.371(80)、MMC-345				
	摘要內容：	五、 背景：經統計港口國管制檢查(PSC)有關 BWM 公約之數據資料，發現壓艙水紀錄簿(BWRB)之登載有非常高比例的填寫錯誤。因此，MEPC80 採納 BWRB 格式之 BWM 公約附件修正案(MEPC.369(80))，更新 BWRB 格式。 六、 有關壓艙水紀錄保存及報告，依據 BWM 公約規定，IMO 建議參考本指南執行。 七、 MEPC80 批准本指南以協助填寫 BWRB，並提供最新的壓艙水報告表格(BWRF)以及自願逐艙記錄壓艙水操作之表格，內容如下： (一) 有關壓艙水紀錄簿(BWRB)： (1). 說明何時及如何在 BWRB 進行 BWM 公約強制要求的壓艙水操作記錄。 (2). 該紀錄有助於船舶正確實施壓艙水管理計畫，以及操作和維護正在使用的壓艙水管理系統(BWMS)。 (3). 提供船舶正常營運期間所進行各種操作情況的 BWRB 欄位填寫範例，包括依據應急計畫進行操作、向港口或收受設施排放以及 BWMS 故障/無法運作等情況。 (4). BWRB 存放要求：壓艙水紀錄簿的紀錄事項應在完成最後一項紀錄後保留在船上至少兩年；此後應在至少三年的期限內由公司管制。 (二) 有關壓艙水報告表格(BWRF)： (1). 說明如何填寫 BWRF。 (2). 若某一港口國要求船舶提供前往該國港口、離岸碼頭或錨地之壓艙水管理具體資訊時，可在進入該港口國之前，依該國要求之時間點提交 BWRF。 (3). BWRF 可收集和傳達相關資訊(包括船舶基本資訊、航行資訊、壓艙水概要、壓艙水管理方法、壓艙水歷程)，以協助港口國了解船上情況和船舶意圖。				

		(三) 有關自願逐艙日誌： (1). 本通告說明如何填寫自願逐艙日誌。 (2). 透過自願逐艙日誌，藉由讓船員有效追蹤壓艙水艙櫃的裝載量，將有助於完成壓艙水報告表格(BWRF)，並可協助證明滿足公約要求。 (3). BWM 公約不強制要求進行逐艙記錄，但該日誌有助於船舶符合港口國 BWRF 要求，並可證明在任何期間，BWRB 皆可呈現船上壓艙水的實際情況。 (4). 透過具體了解艙內壓艙水的情況，可更有效地實施壓艙水管理計畫。 (四) 附件： (1). 附件 1: 壓艙水紀錄簿填寫指南-壓艙水紀錄簿欄位填寫範例 (2). 附件 2: 壓艙水報告格式範本 (3). 附件 3: 逐艙日誌格式範本 八、 補充：巴拿馬已更新 MMC-345 通告，其參考新版 BWRB 格式中的填寫精神(BWM.2-Circ.80)，綜整成現行 BWRB 格式可以使用之填寫指南及不同情況(scenarios)的填寫範例(如 MMC-345 通告的附件)。 九、 補充：因應日本於 2023 年 8 月 24 日起開始執行核廢水排放入海，南韓政府要求自日本部分地區(如青森縣、岩手縣、福島縣、宮城縣、茨城縣和千葉縣)發航之船舶，需在抵達南韓港口前 24 小時提交壓艙水報告表(ballast water reporting form)，另要求在上述地區打入壓艙水之船舶，若要在南韓水域排放壓艙水，需要在管轄水域外的指定區域進行壓艙水交換作業，且更換後之壓艙水再排放前需經港口單位檢查。 (參考網址：http://www.portbusan.go.kr/indivi.do?img=img230825.jpg) (參考網址：https://www.portbusan.go.kr/eng/index.jsp)			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輔 吳昌政 葉德生					

MEPC80 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)	建議做法與監管方式	
6.	通告案號：	MEPC.1/Circ.795/Rev.8		一、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。 二、締約國：我國依據「石油管理法」控管石油之輸入/輸出、製造、精煉等相關業者，並於該法第四章「銷售管理」，訂定相關銷售規定，其主管機關為經濟部。 (一) 我國依據「石油管理法」控管石油之輸入/輸出、製造、精煉等相關業者，並於該法第四章「銷售管理」，訂定相關銷售規定，其主管機關為經濟部。 (二) 我國交通部航港局針對船舶燃料供應，已制定「交通部航港局受理申請於商港區域內以油駁提供船舶加注燃料案件審查作業程序」以及「交通部航港局受理申請於商港區域內以油罐車提供船舶或港區機具設施加注燃料案件審查作業程序」，其中已要求供應商於申請加油作業時，應提供所加注燃料之相關資料(如種類、使用量及來源、合格證明等)。 (三) 我國經濟部能源局以及經濟部工業局，於其官方網站中已公告核可之燃油供應商名單。 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(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據 四、船旗國、沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	MARPOL 附錄 VI			**建議做法：** **(建議主政單位：經濟部、航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國航港局港務組、臺灣港務股份有限公司、航務中心(PSC)、認可組織(RO)、燃料供應商、輪船商業同業公會全國聯合會，說明使用電子燃料交付單應符合本統一解釋，並置於航港局官網公約履行專區(環保)。 另建議經濟部參考評估是否使用電子燃料交付單(BDN)。	本次該統一解釋內容與國內航線無關，建議毋須處理。
	中英文標題：	防止船舶污染國際公約附錄 VI 之統一解釋 Unified Interpretations to MARPOL Annex VI				
	適用船舶	所有船舶				
	影響對象	主管機關、認可組織(RO)、船舶所有人、燃料供應商、臺灣港務股份有限公司、航務中心(PSC)				
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	摘要翻譯(如下)				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：採用電子燃料交付單之會員國應符合該統一解釋要求 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MEPC.1/Circ.795/Rev. 7				
	摘要內容：	一、背景：MARPOL 附錄 VI 有關燃料交付單之規定 (一) 規則 18.5：受本附錄規則 5 及 6 約束的每一艘船舶，交付至船上和使用的燃燒用燃料細節應記錄於燃料交付單(Bunker Delivery Note, BDN)，BDN 應至少包含本附錄附件 V 所規定之資訊。 (二) 規則 18.6：BDN 應保存在船上，以便在所有合理時間下隨時查閱。在燃料交付至船上後，BDN 應保留三年。 二、 統一解釋：規則 18.5 要求的 BDN 可以是紙本文件或電子格式，並至少包含附錄 VI 附件 V 所規定之資訊，及依據規則 18.6 保存在船上以供使用。此外，電子 BDN 應防止被編輯、修改或修訂，並可透過追蹤編號、浮水印、日期和時間戳章、二維碼(QR Code)、GPS 座標或其它驗證方法進行驗證。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MEPC80 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)	建議做法與監管方式	
7.	通告案號：	MEPC.1/Circ.905		五、 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2012年9月21日交航字第10150138451號函)以及船舶法第30條已依規定要求船舶持有國際能源效率證書(IEEC)。 (二) 我國交通部已於2022年11月1日交航(一)字第 11198003014 號公文，公告採用最新版本之 MARPOL 附錄 VI 全文修正案 MEPC.328(76)決議案。 (三) 船舶法子法及國內航線船舶並無管制EEDI之規定。 六、 船旗國：依我國船舶法第 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 七、 港口國：我國依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 八、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	MARPOL annex VI			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、燃料供應商、造船廠，以及輪船商業同業公會全國聯合會，說明若要船使用生質燃料於 CII 與 DCS 規定時需依循該指南，並將相關文件置於航港局官網公約履行專區(環保)。 裁量事項之建議：2023年10月1日以前若要追溯適用，建議將依個案提供相關佐證文件（諸如 Proof of Sustainability、BDN 等文件）進行評估考量。	**建議做法：** 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，故建議可不直接內國法化。
	中英文標題：	有關使用生質燃料於防止船舶污染國際公約附錄 VI 規則 26、27 及 28(DCS 與 CII)之臨時指南 Interim guidance on the use of biofuels under Regulations 26, 27, and 28 of MARPOL Annex VI (DCS and CII)				
	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 5,000 以上船舶				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、燃料供應商				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： 2023.10.1(建議性)			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：船旗國於驗證該船使用生質燃料之 CII 與 DCS 時得參考該指南 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: N/A 「新增裁量事項」: 是否追溯 2023 年 10 月 1 日前使用生質燃料者亦可使用該計算方式				
	相關文件：	MEPC.352(78)、賴比瑞亞 Marine Advisory: 18/2023 通告				
	摘要內容：	一、背景：依據 2022 年營運碳強度指標及計算方法準則(MEPC.352(78))，若燃料類型不在該準則所提供之範疇內，則該燃料的二氧化碳排放換算係數(C_f)可考量由燃料供應商提供相關佐證文件後使用。 二、有關使用生質燃料之船舶，MPEC 80 批准一臨時性指南(2023 年 10 月 1 日生效)，提供生質燃料 C_f 的計算方式。 (一)、本指南為 IMO 正式實施「海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA 準則)」中具體計算方式前的暫時性措施。 (二)、若該生質燃料經國際認證方案證明為符合永續性標準的生質燃料(佐證資料應附於燃料交付單(BDN))，且其自開採/產製到最終使用(WtW)的溫室氣體排放量與化石 MGO 的相比，排放量減少至少 65%，則可依其認證證書，將其 WtW 的溫室氣體排放強度(gCO_2e/MJ)乘以其低熱質(LCV, 單位為 MJ/g))，獲得其二氧化碳排放換算係數(C_f)(註：該數值不得低於 0)，並納入防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄 VI 規則 26~28(有關燃料消耗數據收集(DCS)與碳強度指標(CII))之計算。 (三)、對於混合燃料，C_f 應依每種燃料的能源比例進行加權平均計算。 (四)、不符合上述括號(二)條件之生質燃料，其 C_f 值與傳統化石燃料相同。 三、在 LCA 準則 WtW 的 GHG 具體計算方法實施後，本臨時指南將立即廢止。 四、IMO 邀請主管機關提供 MEPC 有關採用本指南時會使用的國際認證方案。 五、補充：賴比瑞亞於 Marine Advisory: 18/2023 通告說明：(2023 年 10 月 1 日以前若要追溯適用，將依個案提供相關佐證文件（諸如 Proof of Sustainability、BDN 等文件）進行評估考量				
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：	吳金輸 吳昌政 葉德生					

MEPC80 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)	建議做法與監管方式	
8.	通告案號：	MEPC.1/Circ.906		一、 本通告與內國法化無關。 二、 針對此議題，若我國國輪有相關認證需求，目前我國認可組織(CR)有提供相關業務，船舶依據 ISO 17208-1 測量水下輻射噪音若符合相關標準，則將核定 URN(Underwater Radiated Noise)之船級註解。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A			**建議做法：** 考量本案為「船舶建議性質文件或規範，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「行政指導」類別。 建議置於航港局官網公約履行專區(環保)。	同國際航線做法。
	中英文標題：	經修訂之降低航運造成之水下輻射噪音以解決對海洋生物不利影響之準則 Revised guidelines for the reduction of underwater radiated noise from shipping to address adverse impacts on marine life				
	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)、造船廠、船舶設計公司				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： 2023.10.1(建議性)			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程等之參考 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MEPC.1/Circ.907、MEPC.1/Circ.833				
	摘要內容：	一、 背景：船舶航行於海洋時所產生的水下輻射噪音(Underwater radiated noise, URN)，會對海洋哺乳類動物、魚類等海洋生物造成不良影響。 二、 適用範圍： (一) 本準則適用所有船舶，並考慮到船舶的設計、建造、改裝及操作。 (二) 本準則不涉及軍艦和海軍輔助設備所產生的噪音，以及為了其它目的(如聲納或地震活動)而有意產生的噪音。 二、 本準則重點內容如下： (一) 確定船舶產生 URN 的主要因素(與螺槳、船形、船上機械、艉流以及操作和維護有關)，以及提供設計單位、造船廠、船東可以採取的一般方法。 (二) 提供水下輻射噪音降低管理計畫(URN management plan)及其範例樣本，可作為工具應用於船舶營運、設計、建造及改裝，藉以實現船舶降噪。為了支持有效的 URN 管理計畫，相關單位可採取以下做法(但不限於)： (1). 船舶所有人：製定並實施 URN 管理計畫，將 URN 要求納入船舶設計規範(ship design specifications)，並依據這些規範對船舶進行維護。 (2). 設計單位：依據船舶所有人的營運計畫設計船舶，以符合 URN 要求。 (3). 造船廠：建造符合 URN 規範的船舶。 (4). 船舶營運人：營運船舶以符合 URN 目標及其營運區域的其它要求。 (5). 海事主管機關：採取支持行動，以促進和推動 URN 管理計畫，例如：支持使用測量船舶噪音等級的工具、支持降噪技術之創新和採用，以及 URN 相關資訊之傳達。 (6). 船級協會：在合理和可行的情況下，透過預測、試驗、URN 相關註解(notations)、認證等來協助船舶所有人及造船廠。 (7). 供應商和製造商：向造船廠及船舶所有人提供設備，以協助船舶符合				

URN 規範。

(三) 提供適用新船和現成船設計、技術、操作和維護的水下輻射噪音降低方法概要，如下表。

降低 URN 的方法	新船	現成船
優化船形(及附屬物)設計，提高流體動力學性能和均質艉流場，以減少空蝕現象	v	v
優化螺槳設計以減少空蝕、優化負荷，確保均勻水流和船體與螺槳間交互作用，並審慎選擇螺槳特性，如直徑、葉片數量、葉片面積、螺距、歪斜、正斜、剖面以及創新材料	v	v
風力輔助技術等新興技術可降低螺槳負荷和空蝕噪音	v	v
螺旋槳氣體噴射	v	v
改進艉流	v	v
謹慎選擇船上機械，並藉由適當的結構噪音控制措施、船體適當位置及優化基座結構進行安裝	v	
機械安裝和隔離，如裝有減速齒輪的四衝程引擎的彈性支架和柔性聯結器、往復式機械的隔振支架和改善的動態平衡	v	v
優化船舶俯仰角，以降低所需馬力，從而減少螺槳空蝕噪音	v	v
改進航程規劃(如最佳路線、船隊間的協調、國家和國際指定保護區/海冰(sea-ice)覆蓋區(包括著名的棲息地或遷徙路徑))	v	v
對於裝有固定螺距螺槳之船舶，可降低軸轉速(和/或主機輸出)	v	v
船舶航線調整措施，以避開國家和國際指定保護區(包括著名的棲息地或遷徙路徑)	v	v
螺槳維護(及清潔/塗層)	v	v
船體維護(塗層和水中船體維護及清潔，但在國家和國際指定保護區可能會使用的聲學防污系統除外)	v	v

(四) 附件：

（1）附件 1：國際 URN 測量標準、建議和船級協會規範。

（2）附件 2：優化船舶設計的計算模型類型和降低 URN 的技術性方法。

（3）附件 3：URN 管理計畫樣本範例。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MEPC80 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)	建議做法與監管方式	
9.	通告案號：	MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5			本案為 IMO 委員會之內部規定，與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				此內容屬於評估原則之「其他類」，為 IMO 委員會之內部規定，毋須處理。	同國際航線做法。
	中英文標題：	海事安全委員會與海洋環境保護委員會及其次委員會之組織及工作方式 Organization and Method of Work of The Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and their Subsidiary Bodies					
	適用船舶	N/A					
	影響對象	海事安全委員會與海洋環境保護委員會及其次委員會(與我國航政相關機構無關)					
	類型(性質)：	資訊性文件	生效日期：	N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4					
	摘要內容：	一、 本通告旨在為海上安全委員會(MSC)與海洋環境保護委員會(MEPC)及其次委員會提供統一基礎，以便以高效率和高效益的方式工作，並加強組織戰略、各委員會的工作以及聯繫。 二、 通告適用於各委員會及其次委員會之相關工作，包含工作組、起草、通信組、會間工作組等相關組別的工作。 三、 與前一版相比，本通告更新 6.2 節有關透過 IMODOCS(https://docs.imo.org)提交會議文件之相關事宜。 四、 本通告撤銷 MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

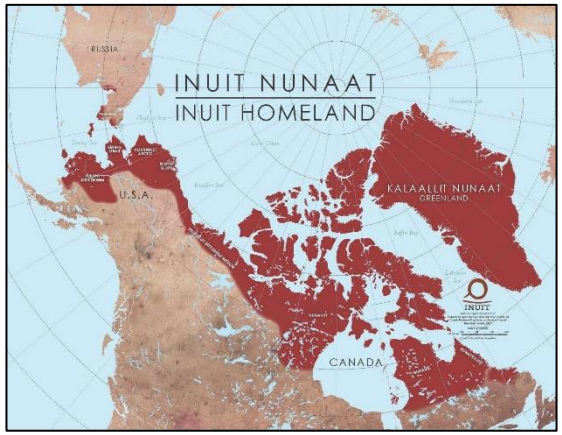
MEPC80 通告評估表

<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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">10.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">PPR.1/Circ.7/Rev.1</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
(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)、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。
二、 港口國：我國依商港法第 58 條已授權港口國管制(PSC)之執行內容 (航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為執行之依據。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">MARPOL 附錄 I、附錄 II</td><td rowspan="9">建議做法：

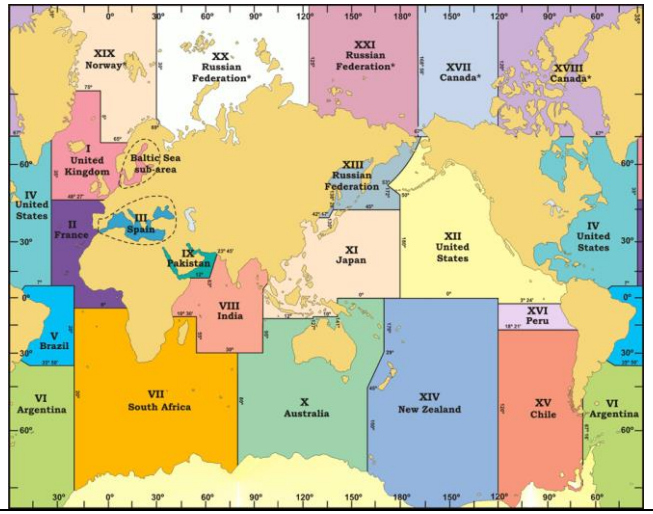
本臨時準則為非強制性準則，為「僅提供相關單位參考使用之建議性質文件或規範」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政指導」類別。

考量我國尚無使用本案之情形，故建議可暫不處理，日後有需要時再行公告。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">關於產品分級和分類之決定
Decisions with regard to the categorization and classification of products</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">載運散裝有毒液體物質船舶</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)、環境部(原行政院環境保護署)、環境部化學物質管理署</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：邀請會員國提供相關資訊予其認可組織(RO)、船舶所有人等單位參考。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">IBC Code、PPR.1/Circ.9、PPR.1/Circ.7、MARPOL</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本通告敘明了有關國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程(IBC Code)指定載運要求之判斷方式。
二、 本次新增內容如下：
(一) 新增說明對含有 MARPOL 附錄 I 成分的混合物應歸類於 X 類物質。
補充：X 類(Category X)：有毒液體物質，若透過洗艙或壓艙水作業排放入海，將視為對海洋資源或人類健康造成重大污染，因此禁止排放入海。
(二) 因應過去 MEPC 已批准丙烯酸甲酯及甲基丙烯酸甲酯之載運要求 (PPR.1/Circ.9)，故本次將其概念納入本通告以完善貨物分類要求。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MEPC80 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">11.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.907</td><td rowspan="10">此為特定地區之建議性準則，與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">本案為北極、因紐特努納特水域將低船舶噪音之指南，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，無須法制處理。</td><td rowspan="9">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">因紐特努納特和北極地區水下輻射噪音降低準則
Guidelines for Underwater Radiated Noise Reduction in Inuit Nunaat and the Arctic</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">航線經過北極、因紐特努納特水域之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：邀請會員國提供相關資訊予其認可組織(RO)、船舶所有人等單位參考。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MEPC.1/Circ.906、MEPC.1/Circ.833</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：因應北極、因紐特努納特水域之環境因素(如：水質、鹽度、溫度等)，聲音之影響範圍較廣，對生物影響較大。而因紐特人大多仰賴水生資源，故對該區域來說，船舶噪音之影響至關重要。
二、 因應上述背景，為減少船舶噪音對該地區生物之影響，因紐特人極地理事會(Inuit Circumpolar Council)製作本準則供航經該區域之船舶使用，說明可藉由降低船速減少水下輻射噪音，並提請過境因紐特努納特和北極水域之船舶可考慮如使用電動引擎、改變螺旋槳和船殼設計等方式減少水下輻射噪音，並可對船舶進行噪音監測，以利後續進行優化。
 
</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
1.	決議案號：	MSC.531(107)		此為資訊性文件，與內國法化無關	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS V			本案主要為譴責北韓無預警試射導彈的行為，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，無須法制處理。	本案主要為譴責北韓無預警試射導彈的行為，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，無須法制處理。
	中英文標題：	確保國際航運安全之強化措施 Strengthening Measures for Ensuring the Safety of International Shipping				
	適用船舶	國際航線船舶				
	影響對象	船舶所有人				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無(本案主要為譴責北韓無預警試射導彈的行為) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	A.706(17)、SOLAS				
	摘要內容：	十、 背景：近期北韓無預警試射導彈的行為，已嚴重威脅到國際航運安全。 十一、 IMO 極力譴責北韓此種行為，並呼籲北韓停止。 十二、 IMO 緊急呼籲北韓嚴格遵守 SOLAS 第 V 章規則 4、全球航行警告服務(經修訂的 A.706(17)決議案)之建議及相關通告，成員國應事先發布航行區域警告(NAVAREA warning)。(註：NAVAREA 係為傳送無線電航行警告而劃分之地理海域。) 十三、 IMO 請秘書長採取適當可行的行動，與相關國際組織(包括國際民航組織)建立密切合作，並向會員國和相關海事利益攸關方報告最新情況。  				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th>建議做法與監管方式</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="10">2.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.532(107)</td><td rowspan="10">一、 會員國：
(一) 我國環境部毒物及化學物質局於2010 年 12 月 24 日環署毒字第0990115776B 號公告，將全氟辛烷磺酸納入管制控管使用濃度，後於2018 年 6 月 28 日環署化字第1078000335 號公告，修正全氟辛烷磺酸之管制濃度為 0.01%，並於2020 年 9 月 8 日環署化字第1098000452A 號公告，限制其使用用途，其許可目的用途如下：
(1). 研究、試驗、教育。
(2). 使用於封閉系統中硬金屬電鍍。
(3). 2022 年 12 月 31 日前，得用於泡沫滅火設備中 B 類火災之滅火泡沫。
(二) 經環境部之 2023 年 7 月公布之調查結果，我國全氟辛烷磺酸等毒化物之國內業者使用狀況，皆用於研究、試驗、教育等用途。
二、 船旗國：
(一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。
(二) 依我國船舶法 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第92條規定相關罰則。
(三) 船舶檢查規則第 3 條：
(1). 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
(2). 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 II-1 章、第 II-2 章、第 V 章、第 XIV 章</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組、農業部漁業署)

考量本案「涉及國際公約證書增修之決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。

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。並於公告採用後使用新版證書。

若我國認可組織(CR)已於決議案生效半年前報請交通部採納相關決議案及證書，亦可併案處理。

有關全氟辛烷磺酸(PFOS)之規定，SOLAS 公約現行並未強制要求會員國提供收受設施，但建議可提供本資訊予航港局港務組、環境部、台灣港務公司參考。</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

有關禁用全氟辛烷磺酸(PFOS)之規定，我國環境部毒物及化學物質局已列管控制，故建議可毋須額外處理。

有關極區船舶之規定，因不適用於國內航線，建議無須處理。

另有關電子傾斜儀之規定以及船上起重設備/操錨用絞機之性能要求，建議後續可評估是否於船舶設備規則中納入相關規定，以提升船舶安全性。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">1974 年海上人命安全國際公約修正案
Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)及航行至極區之下列船舶：船長 24 公尺以上之漁船；總噸位 300 以上且娛樂用遊艇(非營業用遊艇)；以及總噸位 300 以上但未滿 500 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)、農業部漁業署(原農委會漁業署)、環境部(原環保署)、台灣港務公司</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>公約修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該 SOLAS 修正案完成內國法化(船旗國：應要求該其船舶之設備符合公約要求，並採用新版公約證書格式)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」:
2.1 船旗國：新增決定 SWL 低於 1,000 公斤的起重設備在何種程度上可不適用該規定
2.2 船旗國：新增操錨用絞機其設計、建造及試驗應經主管機關滿意。
2.3 船旗國：新增應決定 Polar Code 第 I-A 篇規則 9-1.3.1、9-1.3.2 之規定，對於「船長 24 公尺以上之漁船」跟「總噸位 300 以上但未滿 500 之非國際航線船舶」不適用程度</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.363(92)、MSC.1/Circ.1290、MSC.1/Circ.1662、MSC.1/Circ.1663、Polar Code、HKMSINs - No. 47/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 為防止機械故障造成人員傷亡事故和船舶損壞及提升起重作業安全性，本次會議採納海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-1 章修正案。
(二) 全氟辛烷磺酸(PFOS)具有毒性，對海洋環境和人體有害，故禁止船上使用或存放含有 PFOS 的有毒滅火劑。
(三) 2013 年已採納電子傾斜儀性能標準(MSC.363(92))，但 SOLAS 並未強制要求船舶安裝電子傾斜儀。隨著相關事故發生(如散裝船翻覆或貨櫃掉落在海上)，顯示安裝電子傾斜儀的必要性，以向船員和航行資料記錄器(Voyage Data Recorder, VDR)提供船舶橫搖運動資訊，並可協助海事調查。
(四) 依據 SOLAS 第 I 章第 3 條規定，SOLAS 原則上不適用於漁船、遊艇以及總噸位未滿 500 之貨船，故上述非 SOLAS 船舶目前不需符合 Polar Code。但考量在極區作業的非 SOLAS 船舶數量日益增加，以及事故發生頻繁，故有必要提高非 SOLAS 船舶在極區的航行安全。因此本次採納 SOLAS XIV 章(在極地水域作業的船舶安全措施)及 Polar Code 修正案。
二、 因應上述背景修正以下內容：
(一) SOLAS 第 II-1 章(構造)：新增有關起重設備(lifting appliance)及操錨用絞機(anchor handling winch)之名詞定義及規定：</td></tr>
</table>

(1). 新增名詞定義：

1. 起重設備係指任何船舶裝卸設備：
   (i) 用於貨物裝載、轉移或卸載；
   (ii) 用於升降艙口蓋或可移動艙壁；
   (iii) 用作機艙起重機；
   (iv) 用作庫房起重機(stores crane)；
   (v) 用作軟管吊裝起重機(hose handling crane)；
   (vi) 用於補給船(tender boats)下水及回收及類似用途；
   (vii) 用作人員吊運起重機(personnel handling crane)；
2. 操錨用絞機(anchor Handling Winch)，係指在海底作業時，用於部署、回收以及重新定位錨點以及相關繫泊纜繩之絞機。
3. 活動零件(loose gear)係指可將負荷固定在起重設備或操錨用絞機上，但不為設備或負荷一部分的船舶設備。

(2). 新增規則 3-13 中，有關設計、建造及安裝要求，重點內容如下：

	設備安裝上船日	適用要求
起重設備①	2026 年 1 月 1 日前安裝上船	1.在 2026 年 1 月 1 日以後第一次換證檢驗之前，須依據起重設備準則(MSC.1/Circ.1663)進行試驗和徹底查驗。 2.須永久標註安全工作負荷(Safe Working Load, SWL)並提供文件證明
	2026 年 1 月 1 日以後安裝上船②	1.須依據船級協會規範或主管機關接受之標準進行設計、建造及安裝。 2.安裝後以及維修或改裝後，須進行負荷試驗和徹底查驗。 3.須永久標註 SWL 並提供文件證明。
操錨用絞機	2026 年 1 月 1 日前安裝上船	在 2026 年 1 月 1 日以後第一次換證檢驗之前，須依據操錨用絞機準則(MSC.1/Circ.1662)進行試驗和徹底查驗。
	2026 年 1 月 1 日以後安裝上船②	設計、建造及試驗應經主管機關滿意並考慮到操錨用絞機準則(MSC.1/Circ.1662)
備註	註①：對於 SWL 低於 1,000 公斤的起重設備，主管機關應決定在何種程度上其可不適用該規定。 註②：「2026 年 1 月 1 日以後安裝上船」之設備係指： 1. 2026 年 1 月 1 日以後安龍或處於類似建造階段之船舶，其安裝之設備(不論安裝日期)。 2. 非上述情況者(包括在 2009 年 1 月 1 日前建造之船舶)，則指起重設備或操錨用絞機的合約交付日期在 2026 年 1 月 1 日以後者，或在無合約交付日期的情況下，則指起重設備或操錨用絞機實際交付日期在 2026 年 1 月 1 日以後之設備。	

(3). 新增規則 3-13 中，有關維護、操作、檢查及試驗要求，重點內容如下：

避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。

(四) 我國船舶設備規則「第八編貨物港卸設備」，對於貨物裝卸設備以及相關零件，已訂定設計與構造、試驗、登記與發證，以及標示等規定。

(五) 我國遠洋漁業條例第 9 條，已要求我國遠洋漁船須裝設船位回報器及電子漁獲回報系統。故可確認我國漁船之航行區域。

(六) 依據我國遠洋漁業條例第 12 條：漁船不得進入他國管轄海域從事漁撈作業。

(七) 我國遠洋漁業條例第 13 條訂定之重大違規行為，並於第 36 條訂定相關罰則，其內容包含：

(1). 未依第九條第一項規定裝設船位回報器或電子漁獲回報系統而出港。

(2). 從事漁撈作業時，故意使船位回報不正確或使船位回報器失去功能。

(3). 未經主管機關核准，進入他國管轄海域從事漁撈作業。

(八) 我國遠洋漁業條例第 18 條，設有第 13 條重大違規行為者，主管機關命令該漁船停止作業，限期直航至指定港口接受調查。

三、 港口國：

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

有關船長 24 公尺以上漁船航行極區議題，建議可提供與農業部漁業署(原農委會漁業署)參考。

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。

有關起重機性能標準，現成船將於換證檢驗時要求船舶符合相關規定及性能標準。

(補充：此議題過去係由驗船協會規範或/及國際勞工組織公約(ILO C.152)處理，而我國國際航線適用 SOLAS 之船舶，皆已取得國際公約證書並入級我國認可組(CR)符合船級協會規範，故此規定無實務上之影響)

有關電子傾斜之規定，其適用於 2026 年以後之新造船，對於現成船無影響。

有關不適用 SOLAS 之船舶極區航行規定，我國目前暫無航行極區之商船或遊

		所有起重設備和操錨用絞機以及相關活動零件，不論其安裝日期，均應依據本組織制定的準則(MSC.1/Circ.1662 及 MSC.1/Circ.1663)進行操作試驗、徹底查驗、檢查、操作和維護。 (4). 不適用規則 3-13 者，包含： 1. 海上移動式鑽探裝置(MODU)之起重設備； 2. 符合主管機關可接受標準之離岸施工船舶之起重設備，如管路/電纜鋪設船、離岸安裝船(包含用於拆卸工作之船舶)； 3. 用於啟閉艙口蓋的一體化機械設備； 4. 符合國際救生設備章程(LSA Code)的救生下水設備。 (二) SOLAS 第 II-2 章(消防)：禁止船上固定式滅火系統和可攜式滅火器使用含有全氟辛烷磺酸(PFOS)的滅火劑： (1). 適用範圍： 1. 2026 年 1 月 1 日以後建造之船舶。 2. 2026 年 1 月 1 日前建造之船舶，應於 2026 年 1 月 1 日以後第一次檢驗前符合。 (註：依據 MSC.1/Circ.1290，除非另有說明，第一次檢驗係指規定日期後最先遇到的年度檢驗、定期檢驗或換證檢驗，或考量正在進行維修和改建的程度，主管機關認定的其它檢驗。對於建造中之船舶，若是在規定日期前安龍，但在該日期之後交船，則第一次檢驗為初次檢驗。) (2). 禁止使用或存放含有 PFOS 的滅火劑。 (3). 從船上移除 PFOS 時，應交給適當的岸上收受設施處理(appropriate shore-based reception facilities)。 (三) SOLAS 第 V 章(航行安全)： (1). 新增名詞定義： 1. 貨櫃船(container ship)係指主要用於運輸貨櫃之船舶。 2. 散裝船係指依據第 XII 章規則 1.1 定義之船舶。(係指主要用於運輸散裝乾貨之船舶，包括礦砂船和混載船) (2). 新增要求 2026 年 1 月 1 日以後建造總噸位 3,000 以上之貨櫃船及散裝船(第 XII 章規則 1.1)須配備電子傾斜儀(electronic inclinometer)或其他裝置，以確定、顯示和記錄船舶的橫搖運動。 (3). 電子傾斜儀性能標準為：MSC.363(92)決議案。 (4). 依據先前 MSC 106 會議結論(MSC 106/19 第 13.47 段)，本規則不適用於偶爾載運散裝貨物的貨船，以及於甲板上載運貨櫃的雜貨船(general cargo ship)。 (四) SOLAS 第 XIV 章(在極地水域作業的船舶安全措施)： (1). 將極區章程(Polar Code)之部分要求延伸適用於： 1. 船長 24 公尺以上之漁船； 2. 總噸位 300 以上之娛樂用遊艇(非營業用遊艇)； 3. 總噸位 300 以上但未滿 500 之貨船。	(二) 我國已整理 MARPOL 相關物質收受業者名單(連結)，供相關單位使用。 四、 沿岸國：N/A。 五、 補充：船舶起重設備過去係由驗船協會規範或/及國際勞工組織公約(ILO C152)處理，而我國國際航線適用 SOLAS 之船舶，皆已取得國際公約證書並入級我國認可組(CR)符合船級協會規範。	艇。並經與農業部漁業署(原農委會漁業署)確認，我國遠洋漁船亦無航行至極區之情形，故暫無影響。 **監管方式：** **船旗國：** 依據船舶檢查規則實施，將由我國認可組織(CR)依據新版國際公約規定實施檢查，未符合公約要求則無法取得公約證書。 有關航行極區之總噸位 300 以上未滿 500 之貨船、總噸位 300 以上之遊艇，以及船長 24 公尺以上之漁船，若航行極區則應符合 Polar code 之要求(MSC.548(107))，因其不適用 Polar code 之檢驗發證，故目前尚未有具體監管方式，但考量我國上述船舶過往並未航行極區，故可暫不特別監管。 另建議可修正我國相關子法(船舶檢查規則、遊艇管理規則)，明定船舶、遊艇	

(2). 要求在極區水域作業之上述船舶符合 Polar Code 第 I-A 篇第 9-1 章(非 SOLAS 船舶航行安全)及第 11-1 章(非 SOLAS 船舶航程規劃)相關規定。

(3). 適用範圍：

1. 2026 年 1 月 1 日以後之新造船。
2. 2026 年 1 月 1 日前建造之船舶，須於 2027 年 1 月 1 日前符合。

(4). 主管機關應決定 Polar Code 第 I-A 篇第 9-1 章(非 SOLAS 船舶航行安全)中規則 9-1.3.1、9-1.3.2 之規定，對於以下船舶之不適用程度：

1. 船長 24 公尺以上之漁船；
2. 總噸位 300 以上但未滿 500 之非國際航線船舶。

(補充：

規則 3.1：航海資訊(nautical information)，要求船舶應具備接收和顯示作業區域當前冰情訊息的裝置

規則 3.2：導航設備功能(navigational equipment functionality))

二、 證書修正：

證書	修正內容
客船安全證書(Form P)	原本浸水衣(immersion suits)數量須填寫符合救生衣標準之浸水衣，本次修正後改為僅須填寫總數量。 原救生設備細目第 10~10.2 項： 10 浸水衣 10.1 總數 10.2 符合救生衣規定者之浸水衣數量 由以下內容取代： 10 浸水衣數量
貨船安全設備證書 核能貨船安全證書	船型欄位，於氣體載運船(Gas carrier)後新增貨櫃船(Containership)
貨船安全設備證書設備紀錄頁(Form E)、貨船安全證書設備紀錄頁(Form C)	原本浸水衣(immersion suits)數量須填寫符合救生衣標準之浸水衣，本次修正後改為僅須填寫總數量。 原救生設備細目第 9~9.2 項： 9 浸水衣 9.1 總數 9.2 符合救生衣規定者之浸水衣數量 由以下內容取代： 9 浸水衣數量
	航行系統與設備細目新增： 16 電子傾斜儀

之適航水域不包含極區，欲航行極區之船舶，其適航水域須由主管機關個案核定。

有關船長 24 公尺以上之遠洋漁船已有船位回報器可監管船舶位置；且目前極區範圍非我國漁業合作範圍，可由遠洋漁業條例進行監管。

裁量事項建議：

2.1 建議 SWL 低於 1,000 公斤的起重設備原則上仍應本次規定(欲不適用者個案申請考量)。

2.2 操錨用絞機其設計、建造及試驗應以行政規則位階律定應符合。MSC.1/Circ.1662

2.3 因我國並非位於極區之國家，且現行我國船舶無航行至極區之情形，故建議可待後續有相關需求時個案評估。

MSC107 決議案評估表

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輪 吳昌政 葉德生

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">3.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.533(107)</td><td rowspan="10">我國並非採用 1978 年議定書。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 V 章</td><td rowspan="9">我國並非採用 1978 年議定書，故建議毋須處理。</td><td rowspan="9">我國並非採用 1978 年議定書，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">1974 年海上人命安全國際公約 1978 年議定書修正案
Amendments to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用 SOLAS 之貨船(國際航線總噸位 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>公約修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：採用 SOLAS1978 年議定書者，應完成證書格式內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.532(107)、HKMSINs - No. 47/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MSC.532(107)(SOLAS 修正案)於 SOLAS 第 V 章(航行安全)規則 2 新增貨櫃船定義。
二、 配合上述背景，於貨船安全設備證書(Safety Equipment Certificate for Cargo Ships)船型欄位新增貨櫃船(Containership)。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">4.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.534(107)</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
(一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。
(二) 依我國船舶法 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
(三) 船舶檢查規則第 3 條：
(1). 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
(2). 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
二、 港口國、沿岸國：N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 V 章</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案「涉及國際公約證書增修之決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。

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。並於公告採用後使用新版證書。

若我國認可組織(CR)已於決議案生效半年前報請交通部採納相關決議案及證書，亦可併案處理。

影響評估：
此僅為證書格式修訂，並無實質影響

監管方式：
船旗國：本次為證書格式修正，後續將於各船舶換證檢查時換發新版證書(現有證書依據 MSC-MEPC.5/Circ.6 通告可持續有效至其效期屆滿，無需提前換證)。</td><td rowspan="9">本決議案僅為國際證書證書頁之文字修訂，與國內航線無關，毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書修正案
Amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用 SOLAS 之貨船(國際航線總噸位 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>公約修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：採用 SOLAS1988 年議定書者，應完成證書格式之內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.532(107)、HKMSINs - No. 47/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：MSC.532(107)(SOLAS 修正案)於第 V 章(航行安全)規則 2 新增貨櫃船定義。
二、 配合上述背景，於貨船安全設備證書(Safety Equipment Certificate for Cargo Ships)及貨船安全證書(Safety Certificate for Cargo Ships)的船型欄位新增貨櫃船(Containership)。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">5.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.535(107)</td><td rowspan="9">一、 會員國：我國並未自行生產本案相關救生設備。
二、 船旗國：
(一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。
(二) 依我國船舶法第 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
(三) 依我國船舶檢查規則第 3 條：
1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
(四) 依我國船舶設備規則第 32 條，相關救生艇之構造規範訂於船舶設備規則附件乙之一。
三、 港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 III 章</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。

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。

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

監管方式：
船旗國：本次修正內容，屬於新船建造中檢驗或現成船設備更換之要求，爰未依據該規定者將無法完成檢驗取得相應之公約證書。</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

建議可配合本次修正內容，評估我國國內航線船舶之救生艇規範，是否須納入相關通風系統要求。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">國際救生設備章程(LSA Code)修正案
Amendments to the International Life-Saving Appliance Code (LSA Code)</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>章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(會員國：依 SOLAS 第 III 章規則 5，應確認所生產之救生設備符合新標準；船旗國：確認安裝於該旗船舶之救生設備符合新標準)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.544(107)、MSC.1/Circ.1630/Rev.2、HKMSINs - No. 48/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：救生艇通風不足會使船員感到悶熱和不適。為防止救生艇內二氧化碳濃度過高，本次針對全圍蔽救生艇修正其通風性能要求。
二、 適用於 2029 年 1 月 1 日以後安裝至船上的全圍蔽救生艇，說明如下：
(一) 2029 年 1 月 1 日以後簽訂建造合約之船舶，或在沒有合約的情況下，在 2029 年 1 月 1 日以後建造之船舶所安裝之救生艇；
(二) 非上述情況者，則指設備的合約交付日期在 2029 年 1 月 1 日者，或在沒有合約的情況下，實際設備交付日期在 2029 年 1 月 1 日以後之救生艇。
(補充：此規定是否擴及部分圍蔽救生艇以及救生筏上，後續將於第 10 屆船舶系統及設備次委員會(SSE 10 (2024 年 3 月))繼續討論。)
三、 本章程第 IV 章新增規則 4.6.6(通風措施)、4.6.7(通風系統之開口及其關閉裝置)，重點內容如下：
(一) 第 4.6.6 項：
(1). 要求全圍蔽救生艇配備可從艇內操作的通風系統，提供該艇可容載人數每人 5 m^3/h 的換氣率，並可持續至少 24 小時。
(2). 若通風系統為動力式，其動力來源不得為用於無線電通訊設備之電池，若動力來源是救生艇引擎，則應具備足夠燃料。
(二) 第 4.6.7 項：
(1). 通風系統所有開口皆須裝設可從艇內操作的關閉裝置，應盡可能避免進水，並應確保開口在救生艇存放及下水過程中保持關閉。
(2). 針對不同全圍蔽救生艇類型的額外通風開口及其關閉裝置要求：
<table>
<tr><th>全圍蔽救生艇類型</th><th>其通風開口及其關閉裝置要求</th></tr>
<tr><td>符合規則 4.7 要求之自落式救生艇</td><td>應能承受負荷，以防止救生艇在自由落體下水時進水</td></tr>
<tr><td>符合規則 4.8 要求配有自給式空氣支援系統的救生艇</td><td>須能維持規則 4.8 節要求的壓力</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

		符合規則 4.9 要求之防火救生艇	確保在規則 4.9.1 規定的條件下，不影響保護救生艇內人員的能力。			
		四、 補充：因應該救生艇的新通風裝置的測試要求，MSC107 亦採納/批准以下內容： (一) 經修訂之救生設備測試建議案(MSC.544(107) (二) 經修訂之標準救生設備評估測試和報告表格(MSC.1/Circ.1630/Rev.2)				
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輪 吳昌政 葉德生						

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">6.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.536(107)</td><td rowspan="10">我國非採用 1994 年高速船安全章程</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 X 章</td><td rowspan="9">非我國採用之章程內容，建議毋須處理。</td><td rowspan="9">非我國採用之章程內容，建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">1994 年高速船安全國際章程修正案
Amendments to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 (1994 HSC Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">符合 SOLAS 第 X 章定義之高速船(1996 年 1 月 1 日以後但在 2002 年 7 月 1 日前建造)</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>章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：採用 1994 年高速船安全章程者，應將該修正案完成內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.532(107)、MSC.537(107)、MSC.1/Circ.1290、HKMSINs - No. 49/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 因應 MSC.532(107)(SOLAS 修正案)，禁止船上使用或存放含有全氟辛烷磺酸(PFOS)之滅火劑，故配合修正以同步相關規定。
(一) 適用範圍：應於 2026 年 1 月 1 日以後第一次檢驗前符合。
(註：依據 MSC.1/Circ.1290，除非另有說明，第一次檢驗係指規定日期後最先遇到的年度檢驗、定期檢驗或換證檢驗，或考量正在進行維修和改建的程度，主管機關認定的其它檢驗。對於建造中之船舶，若是在規定日期前安龍，但在該日期之後交船，則第一次檢驗為初次檢驗。)
(二) 禁止使用或存放含有 PFOS 的滅火劑。
(三) 從船上移除 PFOS 時，應交給適當的岸上收受設施處理。
二、 此外，修正高速船安全證書設備紀錄頁，原本浸水衣(immersion suits)以及防曝衣(anti-exposure suits)數量須填寫符合救生衣標準之浸水衣/防曝衣數量，本次修正後改為僅計算總數量。
<table><tr><td colspan="2">高速船安全證書設備紀錄頁救生設備細目第 9~10.2 項</td></tr><tr><td>修正前</td><td>修正後</td></tr><tr><td>9 浸水衣
9.1 總量
9.2 符合救生衣規定者之浸水衣數量
10 防曝衣數量
10.1 總量
10.2 符合救生衣規定者之防曝衣數量</td><td>9 浸水衣數量

10 防曝衣數量</td></tr></table></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">7.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.537(107)</td><td rowspan="10">一、 會員國：
(一) 我國環境部毒物及化學物質局於 2010 年 12 月 24 日環署毒字第 0990115776B 號公告，將全氟辛烷磺酸納入管制控管使用濃度，後於 2018 年 6 月 28 日環署化字第 1078000335 號公告，修正全氟辛烷磺酸之管制濃度為 0.01%，並於 2020 年 9 月 8 日環署化字第 1098000452A 號公告，限制其使用用途，其許可目的用途如下：
1. 研究、試驗、教育。
2. 使用於封閉系統中硬金屬電鍍。
3. 2022 年 12 月 31 日前，得用於泡沫滅火設備中 B 類火災之滅火泡沫。
(二) 經環境部之 2023 年 7 月公布之調查結果，我國全氟辛烷磺酸等毒化物之國內業者使用狀況，皆用於研究、試驗、教育等用途。
二、 船旗國：
(一) 我國已於 2008 年 12 月 31 日「交航字第 0970058381 號公文」，公告採用「2000 年高速船安全國際章程」，並自 2008 年 12 月 31 日生效。
(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) 有關國際航線部分，依據船舶法第</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 X 章</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案「涉及國際公約證書增修之決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。

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。並於公告採用後使用新版證書。

若我國認可組織(CR)已於決議案生效半年前報請交通部採納相關決議案及證書，亦可併案處理。

有關全氟辛烷磺酸(PFOS)之收受設施，建議做法同 MSC.532(107)

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

監管方式：</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

我國「國內航線高速船安全證書之設備紀錄」內容格式與「國際航線高速船安全證書之設備紀錄」相近，而本決議案為國際證書紀錄頁之文字修訂，無實質影響，故建議可於下次修正高速船管理規則時參考本案同步修正我國「國內航線高速船安全證書之設備紀錄」之格式。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2000 年高速船安全國際章程修正案
Amendments to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (2000 HSC Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">SOLAS 第 X 章所定義之高速船(2002 年 7 月 1 日以後建造)</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>章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：採用 2000 年高速船安全章程者，應將該修正案完成內國法化(船旗國：應要求該其船舶之設備符合公約要求，並採用新版公約證書格式)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.532(107)、MSC.536(107)、MSC.1/Circ.1290、HKMSINs - No. 49/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 因應 MSC.532(107)(SOLAS 修正案)，禁止船上使用或存放含有全氟辛烷磺酸(PFOS)之滅火劑，故配合修正以同步相關規定。
(一) 適用範圍：
(1). 2026 年 1 月 1 日以後建造之船舶。
(2). 2026 年 1 月 1 日前建造之船舶，應於 2026 年 1 月 1 日以後第一次檢驗前符合。
(註：依據 MSC.1/Circ.1290，除非另有說明，第一次檢驗係指規定日期後最先遇到的年度檢驗、定期檢驗或換證檢驗，或考量正在進行維修和改建的程度，主管機關認定的其它檢驗。對於建造中之船舶，若是在規定日期前安龍，但在該日期之後交船，則第一次檢驗為初次檢驗。)
(二) 禁止使用或存放含有 PFOS 的滅火劑。
(三) 從船上移除 PFOS 時，應交給適當的岸上收受設施處理。
二、 此外，修正高速船安全證書設備紀錄頁中，原本浸水衣(immersion suits)以及防曝衣(anti-exposure suits)數量須填寫符合救生衣標準之浸水衣/防曝衣數量，本次修正後改為僅計算總數量。
<table>
<tr><th colspan="2">高速船安全證書設備紀錄頁救生設備細目第 9~10.2 項</th></tr>
<tr><th>修正前</th><th>修正後</th></tr>
<tr><td>9 浸水衣
9.1 總量
9.2 符合救生衣規定者之浸水衣數量
10 防曝衣數量
10.1 總量
10.2 符合救生衣規定者之防曝衣數量</td><td>9 浸水衣數量

10 防曝衣數量</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

MSC107 決議案評估表

			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 2000 年高速船安全國際章程 船舶皆已依據公約要求持有 高速船安全 證書並完成檢驗證明符合公約規定。 三、 港口國： (一) 我國依商港法第 58 條已授權港口國管制 (PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 四、 沿岸國： N/A	**船旗國：** 本次為證書格式修正，後續將於各船舶換證檢查時換發新版證書(現有證書依據 MSC-MEPC.5/Circ.6 通告可持續有效至其效期屆滿，無需提前換證)。 有關全氟辛烷磺酸之監管方式，請參照本案 MSC.532(107)之說明。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生					

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th>建議做法與監管方式</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="11">8.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.538(107)</td><td rowspan="11">一、 船旗國：
(一) 我國交通部已於 2016 年 11 月 17 日「交航（一）字第 10598002372 號」公告採用「國際船舶極區水域營運章程 (Polar Code)」。
(二) 依我國船舶法第 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
(三) 依我國船舶檢查規則第 3 條：
1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
(註：Polar Code 為 SOLAS 第 XIV 章之規定)
二、 我國總噸位 300 以上未滿 500 之貨船以及總噸位 300 以上之遊艇，目前無航行於極區之案例。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 XIV 章</td><td rowspan="10">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組、農業部漁業署)

考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。

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。

建議本案可提供予農業部漁業署(原農委會漁業署)參考。

影響評估：
有關我國總噸位 300 以上未滿 500 之貨船以及遊艇，尚無航行極區之船舶。並經與農業部漁業署(原農委會漁業署)確認，我國遠洋漁船亦無航行至極區之情形，故暫無影響。

監管方式：
同 MSC.532(107)</td><td rowspan="10">此修正案為針對極區航行船舶之安全規定，與國內航線無關，建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">國際船舶極區水域營運章程修正案
Amendments to the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線會航行至極區之下列船舶：
船長 24 公尺以上之漁船；總噸位 300 以上且娛樂用遊艇(非營業用遊艇)；以及總噸位 300 以上但未滿 500 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)、農業部漁業署</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(船旗國：要求該旗船舶符合公約要求)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」：船旗國新增裁量事項如摘要內容底線灰底處。</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.532(107)、MSC.1/Circ.674、MSC.1/Circ.1184、HKMSINs - No. 50/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：依據 SOLAS 第 I 章第 3 條規定，SOLAS 公約原則上不適用於漁船、遊艇以及總噸位未滿 500 之貨船，故上述非 SOLAS 船舶目前不需符合 Polar Code。但考量在極區作業的非 SOLAS 船舶數量日益增加，以及事故發生頻繁，故有必要提高非 SOLAS 船舶在極區的航行安全。因此 MSC107 採納 SOLAS XIV 章(在極地水域作業的船舶安全措施)及 Polar Code 修正案。
二、 新增第 I-A 篇第 9-1 章(非 SOLAS 船舶航行安全)及第 11-1 章(非 SOLAS 船舶航程規劃)：
(一) 適用船舶：
(1). 船長 24 公尺以上之漁船；
(2). 總噸位 300 以上之娛樂用遊艇(非營業用遊艇)；
(3). 總噸位 300 以上但未滿 500 之貨船。
(二) 第 9-1 章(非 SOLAS 船舶航行安全)，重點內容如下：
(1). 船舶應能接收最新資訊(包含冰況(ice conditions))，以保證航行安全；
(2). 航行設備和系統的設計、建造和安裝，以及參考航向和定位的系統應能適用於預定航程之環境；因此需符合以下要求：
1. 2026 年 1 月 1 日或之後建造之冰區強化船舶(ice-strengthened ships)應配備兩台獨立的回聲測深儀(Echo-sounding device)或一台具備兩個獨立感測器之回聲測深儀。(主管機關可接受其他測深裝置作為滿足本要求之等效措施(如魚探儀(fish finder))
2. 無論船舶之建造日期及尺寸，皆應符合 SOLAS 第 V 章規則 22.1.9.4(駕駛台視野要求)，並能清楚看到後方。對於無法滿足之船舶，應提供主管機關可接受的措施，以達到與這些要求相當的駕駛台視野要求；
3. 在可能發生冰積的區域和期間內進行作業之船舶，航行和通信所需天線</td></tr>
</table>

		應具備防止冰積的措施； 4. 此外，對於冰區強化船舶，應符合以下額外規定： (i). 如果 SOLAS 第 V 章或本章要求設備的感測器超出船體下方，則該感測器應有防冰保護； (ii). 2026 年 1 月 1 日以後建造之 A 類和 B 類船舶，駕駛台翼台應為封閉式的或可保護航行設備和操作人員之設計。對於不能遵守本條規定之船舶，應提供主管機關可接受之布置，以達到與本規定相同的保護水準。 (3). 此外： 1. 總噸位 500 以上之船舶，應有兩個非磁性裝置來確定和顯示其航向。這兩個裝置皆應是獨立的，並應連接至船舶的主電源和應急電源；和 2. 航行至緯度超過 80 度之船舶應至少配備一個全球導航衛星系統(GNSS)羅盤或同等設備，並應連接到船舶的主電源和應急電源。 (4). 除僅在 24 小時日光區域作業(solely operating in areas with 24 hours daylight)之船舶外，其它船舶應配備兩種照明裝置協助以目視方式探測冰。 (三) 第 11-1 章(非 SOLAS 船舶航程規劃)，極區水域航程須考量以下內容： (1). 船舶安全管理系統所要求之程序；若無安全管理系統，則應有極區水域作業之文件化程序； (2). 水文資訊局限性及助航設備； (3). 預定航線附近之冰及冰山範圍類型之最新資訊； (4). 前幾年冰和氣溫的統計資訊； (5). 避難場所； (6). 與已知海洋哺乳類動物聚集區(包含季節性遷徙區)相關之最新資訊、遇到時應採取之措施； (7). 相關之船舶航道系統、航速建議及船舶交通服務的最新資訊。(MSC.1/Circ.674) ； (8). 航線所經的國家和國際指定保護區； (9). IMO 發布之「針對遠離搜尋與援救設施地區運營之客船之強化應急計劃指南(MSC.1/Circ.1184)」。		**裁量事項建議：** 考量現行幾乎無此類船舶，故建議該三項裁量事可於我國梳理未詳盡清單時併同處理。	
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：	吳金輸 吳昌政 葉德生				

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">9.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.539(107)</td><td rowspan="10">一、 背景：
(一) 國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)為 IMO 為了加強散裝船所裝載之不同種貨物的安全所制定之章程，其內容類似於我國之船舶散裝固體貨物裝載規則。
(二) 依據現行船舶法第 33 條及第 34 條，已要求未來新造之油輪及散裝船須符合國際公約要求並入級主管機關委託之驗船機構，故新造船舶可依據章程內容之更新來符合最新規定。
(三) 查我國已於 2021 年 1 月 14 日交航(一)字第 10998002961 號公文，公告採用 MSC.462(101)決議案(IMSBC Code 之全文修定)。(註：該章程固定兩年修正一次(主要會針對新貨物去做更新))
二、 船旗國
(一) 依我國船舶法第 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
(二) 依我國船舶法第 33 條已要求裝載大量散裝固體、液體、氣體貨物或散裝貨油之船舶應：
1. 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。
2. 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</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 VI 章</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO 新增或修訂國際公約及章程之強制性決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別。

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。

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。

查我國過往尚未針對 IMSBC Code 之載運貨物標準提前實施之案例 (過往也未接獲該需求)，且我國若提前實施該修正案，船舶所有人需在提前實施當下立即申請檢驗以配合新載運標</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

建議可依據船舶法之要求，逐一讓新造船舶符合最新版 IMSBC Code 標準</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">國際海事固體散裝貨物章程修正案
Amendments to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用 SOLAS 第 VI 章裝載大量散裝固體貨物(不含穀物)之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(含航務中心(PSC))、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2025.01.01，主管機關可自願提前 1 年實施(即 2024.01.01)</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">摘要翻譯(如下)</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(確認公約章程生效後，船舶已依據新規定載運)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」：是否提前實施</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、MSC.1/Circ.1453/Rev.2、MSC.1/Circ.1454/Rev.2、MSC.1/Circ.1395/Rev.6、MSC.1/Circ.1664、HKMSINs - No. 51/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：貨櫃及貨物運輸(Carriage of Cargoes and Containers, CCC)次委員會對 IMSBC Code 進行定期審查和修正，以審議現有物質/新物質之要求，並每兩年出版一次綜合版(consolidated version)。
二、 本次修正重點內容如下：
(一) 規則 9.2.3.7.3：修正對於載運腐蝕性 MHB 之鋼材測試方式。
(二) 配合 SOLAS XII/10 之規定，修正供固體散裝貨物的貨物訊息表(Form for Cargo Information for Solid Bulk Cargoes)格式範本，納入「散裝密度(Bulk density)」資訊填寫欄位。

(三) 修訂附件 1 散裝固體貨物清單，如下：
<table>
<tr><th></th><th>散裝固體貨物之個別資料
(Individual schedules of solid bulk cargoes)</th><th>類別
(Group)</th><th>風險
(Hazard)</th></tr>
<tr><td>刪除</td><td>魚粉(魚渣)，穩定的 UN 2216
經抗氧化劑處理
FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED
UN 2216 Anti-oxidant treated</td><td>B</td><td>IMDG Class 9</td></tr>
<tr><td>新增</td><td>天青石精礦
CELESTINE CONCENTRATE</td><td>A</td><td>-</td></tr>
<tr><td>新增</td><td>重晶石，浮選化學等級
BARYTE, FLOTATION CHEMICAL GRADE</td><td>A</td><td>-</td></tr>
<tr><td>新增</td><td>棕剛玉 BROWN FUSED ALUMINA</td><td>C</td><td>-</td></tr>
<tr><td>新增</td><td>粉碎花崗閃長岩粉末
CRUSHED GRANODIORITE FINES</td><td>A</td><td>-</td></tr>
<tr><td>新增</td><td>直接還原鐵(D)</td><td>A and B</td><td>MHB</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

				(產生水分含量至少 2%的粉末) DIRECT REDUCED IRON (D) (By-product fines with moisture content of at least 2%)			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。 3. 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。 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(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 四、 沿岸國： N/A	準，爰建議維持公約修正案生效之時間點。 **監管方式：** **船旗國：**欲載運相關散裝貨物之船舶，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)。 **港口國：**於 PSC 登輪檢查時，得查證該船之相關適載證書已包含所載運之散裝貨物。	
			新增	純橄欖岩 DUNITE	C	-			
			新增	純橄欖岩粉末 DUNITE FINES	A	-			
			新增	電弧爐粉塵，顆粒狀的 ELECTRIC ARC FURNACE DUST, PELLETIZED	A and B	MHB			
			新增	魚粉(魚渣)，穩定的 經抗氧化劑處理 FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED Anti-oxidant treated	B	MHB			
			新增	顆粒高爐礦渣粉末 GROUND GRANULATED BLAST FURNACE SLAG POWDER	A	-			
			新增	菱鎂礦粉末 MAGNESITE FINES	A	-			
			新增	硝酸鉀 POTASSIUM NITRATE	C	-			
			新增	硝酸鈉 SODIUM NITRATE	C	-			
			新增	硝酸鉀及硝酸鈉混合物 SODIUM NITRATE AND POTASSIUM NITRATE MIXTURE	C	-			
		三、 補充：MSC 107 亦批准了 4 份與 IMSBC 章程相關之通告： (一) 提交 IMSBC 章程和運輸條件中未列之貨物屬性資訊和填寫格式準則(MSC.1/Circ.1453/Rev.2) (二) 可能液化或發生動態分離的散裝固體貨物水份含量取樣、測試和控制之程序制定和批准準則(MSC.1/Circ.1454/Rev.2) (三) 豁免或無效之固定式氣體滅火系統散裝固體貨物清單(MSC.1/Circ.1395/Rev.6) (四) 經修訂之散裝固體貨物資訊表格(MSC.1/Circ.1664) 四、 補充：A 類、B 類、C 類及 MHB 之定義： (一) A 類(Group A)：因水分而具有危險之貨物，如運輸時水分含量超過其可運輸水分限制值(transportable moisture limit)，則可能導致液化或動態分離。 (二) B 類(Group B)：具有化學危害性之貨物，可能會導致船舶出現危險情況。 (三) C 類(Group C)：由既不屬於 A 組也不屬於 B 組的貨物組成。 (四) 散裝有害材料(Materials hazardous only in bulk, MHB)，是指除國際海事危險品章程 (IMDG Code)中列為危險品之材料外，散裝運輸時可能具有化學危害之材料。							

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">10.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.540(107)</td><td rowspan="10">一、 會員國：
(一) 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。
(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、建議或程式，採用發布施行。
(三) 有關 STCW 相關證書之簽發，我國法令並無規範一定須為紙本。
二、 船旗國、港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">STCW</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船員組)

本案為 STCW 公約允許相關船員證書可使用電子證書(紙本跟電子皆可使用)，建議將相關資訊提供船員組參考。</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船員組)

同國際航線</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 (STCW), 1978</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線船舶</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</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>公約修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2025.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(會員國：允許船員電子證書之使用)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">STCW Code、MSC.541(107)、MSC.1/Circ.1665、FAL.5/Circ.39/Rev.2、HKMSINs - No. 42/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本修正重點內容如下：
(一) 修正證書正本形式定義(新增處如灰底底線處)，以允許使用電子證書：
(1). 正本形式(Original form)：使用主管機關批准之格式，簽發公約要求之紙本形式或電子形式之證書，以便可隨時提供 STCW Code 第 A-I/2 節第 4 段所要求之最低限度資訊。
(二) 在不違反規則 I/10 第 5 段規定的情況下，公約要求的任何證書必須以正本形式(Original form)保存在持有人所服務之船舶上。若使用電子證書，應包含主管機關依據 STCW Code 定義之所需最少資訊，以便啟動驗證程序。
二、 本次 MSC 亦批准了船員電子證書使用準則(MSC.1/Circ.1665)。
三、 補充：IMO 並未禁止日後使用紙本證書，而是紙本跟電子皆可使用。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">11.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.541(107)</td><td rowspan="10">同 MSC.540(107)</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">STCW</td><td>同 MSC.540(107)</td><td>同 MSC.540(107)</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 A 部分修正案
Amendments to Part A of the Seafarers' Training, Certification, and Watchkeeping (STCW) Code</td><td colspan="2" rowspan="8"></td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線船舶</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</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>章程修正案(強制性)</td><td>生效日期：</td><td>2025.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(會員國：允許船員電子證書之使用)
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">STCW、MSC.540(107)、MSC.1/Circ.1665</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：因應 STCW 公約修正案(MSC.540(107))允許電子證書的使用，修正 STCW Code 第 A-I/2 節第 4 段有關電子形式證書和簽證之規定。
二、 本次修正 STCW Code 第 A-I/2 節第 4 段，內容如下(修正處如灰底底線處)：
在使用不同於本節規定之格式時，依據規則 I/2 第 10 段，在所有情況下，締約方應確保：
.1 有關持有人身分和個人描述的所有資訊，包括姓名、出生日期、照片和簽名，以及文件簽發日期，應顯示在文件的同一面~~；以及~~。
.2 依據主管機關適用的安全配額要求，持有人有資格擔任的一種或多種職務的所有資訊，以及任何限制條件，均應明顯顯示並易於識別。
.3 在規定中提到的「正面」、「背面」和「附頁」不適用於電子形式的證書和簽證；以及
.4 電子形式的證書和簽證不需關防(official seal) 、船員的照片和簽名。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">12.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.542(107)</td><td rowspan="10">我國非採用 1983 年特種用途船舶安全章程</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">非我國採用之章程內容，建議毋須處理。</td><td rowspan="9">非我國採用之章程內容，建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">1983 年特種用途船舶安全章程修正案
Amendments to the Code of Safety for Special Purpose Ships, 1983 (1983 SPS Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線 2008 年 5 月 13 日前建造之特種用途船</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>章程修正案(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：採用 1983 年特種用途船舶安全章程者，應將該修正案完成內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.532(107)、MSC.543(107)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">修正特種用途船舶安全證書設備紀錄頁中，原本浸水衣(immersion suits)數量須填寫符合救生衣標準之浸水衣數量，本次修正後改為僅計算總數量。

特種用途船舶安全證書設備紀錄頁救生設備細目第 9~9.2 項
修正前：
9 浸水衣
9.1 總量
9.2 符合救生衣規定者之浸水衣數量
修正後：
9 浸水衣數量</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">13.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.543(107)</td><td rowspan="10">一、 背景：我國已於 2010 年 4 月 12 日「交航字第 0990003151 號公文」公告採用「2008 年特種用途船舶安全章程」，並自 2010 年 4 月 12 日生效。
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海上人命安全國際公約(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) 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；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、 港口國：我國依商港法第 58 條已授權港口國管制 (PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。
四、 沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

雖本案為非強制性章程修正案，但因我國已公告採用該章程，為「經評估為確認我國有執行需求之非強制性公約或章程之決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別，應依據本案採用新版證書。

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並於公告採用後使用新版證書。

若我國認可組織(CR)已於決議案生效半年前報請交通部採納相關決議案及證書，亦可併案處理。

影響評估：
此僅為證書格式修訂，並無實質影響

監管方式：
船旗國：本次為證書格式修正(僅為證書格式修訂，並無實質影響)，後續將於各船舶換證檢查時換發新版證書。
(現 有 證 書 依 據 MSC-MEPC.5/Circ.6 通告可持續有效至其效期屆滿，毋須提前換證)。</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

該章程適用於國際航線 500 總噸以上之特種用途船，故建議無須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2008 年特種用途船舶安全章程修正案
Amendments to the Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008 (2008 SPS Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">國際航線 2008 年 5 月 13 日以後建造之特種用途船</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>章程修正案(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>2026.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">全文翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：採用 2008 年特種用途船舶安全章程者，應將該修正案完成內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.532(107)、MSC.542(107)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">修正特種用途船舶安全證書設備紀錄頁中，原本浸水衣(immersion suits)數量須填寫符合救生衣標準之浸水衣數量，本次修正後改為僅計算總數量。

特種用途船舶安全證書設備紀錄頁救生設備細目第 8~8.2 項
修正前：8 浸水衣
8.1 總量
8.2 符合救生衣規定者之浸水衣數量
修正後：8 浸水衣數量</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
14.	決議案號：	MSC.544(107)		一、 會員國：我國並未自行生產本案相關救生設備。 二、 該決議案為救生裝置測試之建議。我國已於 2021 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 件決議案及通告中，採用 MSC.81(70)前一版本之修正案(MSC.472(101))。 三、 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。 四、 港口國：N/A 五、 沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 III 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會、救生設備之服務供應商，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	同國際航線做法。
	中英文標題：	經修訂之救生設備測試建議案(MSC.81(70)決議案)修正案 Amendments to the Revised Recommendation on Testing of Life-Saving Appliances (RESOLUTION MSC.81(70))				
	適用船舶	海上人命安全國際公約(SOLAS)適用之船舶 (國際航線之客船及總噸位 500 以上之貨船)				
	影響對象	主管機關、認可組織(RO)、造船廠、船舶所有人、救生設備之服務供應商				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯(摘要如下)				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：將該修正案完成內國法化(會員國：依 SOLAS 第 III 章規則 5，應確認其國內救生設備製造商之產品測試符合規定) 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.535(107)、MSC.488(103)、MSC.81(70)、HKMSINs - No. 48/2023				
	摘要內容：	一、 背景：救生設備測試建議案(MSC.81(70)決議案)為依據國際救生設備章程(LSA Code)制定，提供救生設備原型測試以及生產和安裝測試之要求。 二、 建議政府確保 2029 年 1 月 1 日以後安裝至船上的救生設備符合本決議案附錄所載規則 6 及規則 7 經修訂的原型測試，即下述修正內容第(三)~(六)項。 三、 本次修正內容如下： (一) 配合 ISO 標準之版本更新(如灰底底線處)，將救生衣「浮力材料以外的部件測試」與「浮力材料拉伸測試」、附件 1(成人參考測試裝置(RTD)設計及構造)、附件 2(兒童參考測試裝置(RTD)設計及構造)及附件 3(嬰兒參考測試裝置(RTD)設計及構造)中所提到的 ISO 12402-7:2006 修正為：ISO 12402-7:2020 (個人漂浮裝置-第 7 部分：材料和組件-安全要求和測試方法)。 (二) 有關浸水衣(Immersion Suits)之性能測試，若由人體進行測試，新增(如灰底底線處)：在測試開始半小時後，若受試者核心溫度每小時下降超過 1.5ºC，或手、足及腰部皮膚溫度低於 10ºC 超過 15 分鐘時，應依據受試者意願終止測試。 (三) 有關救生艇之測試規定，原要求救生艇要能以 2 節速度拖曳載運 25 人之救生筏；本次修正後，要求救生艇要能以 2 節速度拖曳滿載之救生筏，且應確定救生艇最大拖曳力並記錄於型式認可證書中。 (四) 配合 LSA Code 修正案(MSC.535(107))，新增全圍蔽救生艇之額外測試規定： (1). 無論是主動式或被動式通風系統，在運作時皆不得影響救生艇之自動扶正能力。 (2). 通風性能測試： 1. 應在繫泊條件下測量 LSA Code 第 4.6.6.1 段規定之通風率。 2. 測試進行時，船上應僅有執行測試所需之人員。				

		3. 所有入口和艙門應保持關閉。 4. 通風口應保持開啟。 5. 就救生艇允許容載總人數而言，測得之通風率不應低於每人 5 m^3/h。 (五) 有關硬式快速救難艇之測試規定： (1). 對於開放式快速救難艇，應在輕船條件下進行自動扶正測試，並敘明其適用之測試項目。 (2). 有關 6.14.2 自動扶正測試，對於裝有舵手緊急釋放開關(helmsman's emergency release switch)之快速救難艇，在船舶翻覆時應視為能自動停機。 (註：依據 LAS Code 第 5.1.4.8 條，在救難艇翻覆時，其主機應能自動停機，或由舵手緊急釋放開關關閉。) (六) 有關充氣式快速救難艇之測試規定，增加需符合規則 6.9.5 要求：設備齊全的救生艇載運批准之人數時為正常載重，應證明自由落體釋放裝置在 200%以上的正常載重下仍能有效運作。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生					

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><td>項次</td><td colspan="4">決議案基本資訊</td><td>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</td><td colspan="2">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">15.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.545(107)</td><td rowspan="10">我國非採用 1979 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">非我國採用之章程內容，建議毋須處理。</td><td rowspan="9">非我國採用之章程內容，建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">1979 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程修正案
Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1979 (1979 MODU Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">1991 年 5 月 1 日前建造之海上移動式鑽探裝置</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>章程修正案(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>2024.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：採用 1979 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程者，應將該修正案完成內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、MSC.546(107)、MSC.547(107)、MSC.1/Circ.1671、MSC.1/Circ.1672</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 1974 年國際海上人命安全公約(SOLAS) II-1/3-5 禁止所有船舶(不包括 MODU)新安裝含有石綿的材料。
(二) 現行 1979 年 MODU Code 內容，並未對含石綿材料訂定相關要求。
二、 因應上述背景，修正重點內容如下：
(一) 修正規則 2.7 要求，禁止所有 MODUs(含新造和現成 MODU)新安裝含有石綿的材料。
(二) 新增規則 2.7.2 的註腳：參考有關執行 2009 MODU Code 規則 2.10.3、1989 MODU Code 規則 2.8.2、1979 MODU Code 規則 2.7.2 要求的統一解釋(MSC.1/Circ.1671)。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 決議案評估表

項次	決議案基本資訊			國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)	建議做法與監管方式	
16.	決議案號：	MSC.546(107)		我國非採用 1979 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A			非我國採用之章程內容，建議毋須處理。	非我國採用之章程內容，建議毋須處理。
	中英文標題：	1989 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程修正案 Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1989 (1989 MODU Code)				
	適用船舶	1991 年 5 月 1 日至 2012 年 1 月 1 日建造之海上移動式鑽探裝置				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	章程修正案(建議性)	生效日期：	2024.01.01		
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：採用 1989 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程者，應將該修正案完成內國法化 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	SOLAS、MSC.545(107)、MSC.547(107)、MSC.1/Circ.1671、MSC.1/Circ.1672				
	摘要內容：	一、 背景： (一) 1974 年國際海上人命安全公約(SOLAS) II-1/3-5 禁止所有船舶(不包括 MODU)新安裝含有石綿的材料。 (二) 現行 1989 年 MODU Code 內容，並未對含石綿材料訂定相關要求。 二、 因應上述背景，修正重點內容如下： (一) 修正規則 2.8 要求，禁止所有 MODUs(含新造和現成之 MODU)新安裝含有石綿的材料。 (二) 新增規則 2.8.2 的註腳：參考有關執行 2009 MODU Code 規則 2.10.3、1989 MODU Code 規則 2.8.2、1979 MODU Code 規則 2.7.2 要求的統一解釋(MSC.1/Circ.1671)。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">17.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.547(107)</td><td rowspan="10">一、 背景：我國已於 2016 年 11 月 3 日「交航(一)字第 10598001881 號公文」公告採用「2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程」，並自 2016 年 11 月 3 日生效。
二、 船旗國： 依我國船舶法第 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
三、 締約國：
(一) 我國環境部(原環境保護署)已於 2022 年 5 月 1 日依據「廢棄物清理法」公告「限制含石綿產品輸入」，並自 2023 年 5 月 1 日生效，其內容如下：
禁止含石綿產品輸入。但有下列情形之一者，申請者應出具證明文件，經中央主管機關審查核准後，不在此限：
1. 保護民眾和軍事用途所必須。
2. 作為研究、試驗、教育用途。
3. 無法取得適當之不含石綿成分產品之替代品。
(二) 我國環境部(原環境保護署)、勞動部、衛福部、經濟部及內政部共同建立「石綿危害資訊專區」，供各單位查找相關石綿之規定及處理方式等。
四、 我國目前尚無此種船舶。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

雖本案為非強制性章程修正案，但因我國已公告採用該章程，為「我國有執行需求之非強制性公約或章程之決議案」，屬「內國法化處理原則」之「實質法規命令位階」類別，考量我國尚無此種船舶，故建議可於最近一次依據船舶法第 101 條辦理公告採用時採用該修正案。

影響評估：
此修正案為統一之國際標準我國國際航線目前尚無此種船舶，故無影響。

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

現今因我國國輪無論國際航線或國內航線皆無此種船舶，並無迫切需求，故可暫不處理。待日後有需求時，可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 MODU Code，僅於規則中律定監理事宜。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程修正案
Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">2012 年 1 月 1 日以後建造之海上移動式鑽探裝置</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>章程修正案(建議性)</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>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：採用 2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程者，應將該修正案完成內國法化
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、MSC.545(107)、MSC.546(107)、MSC.1/Circ.1671、MSC.1/Circ.1672</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 1974 年國際海上人命安全公約(SOLAS)II-1/3-5 禁止在所有船舶(不包括 MODU)上新安裝含有石綿的材料，
(二) 現行 2009 年 MODU Code 第 2.10.3 條規定：「禁止使用含石綿的材料 (Materials which contain asbestos should be prohibited)」，未明確禁止現成 MODUs 上新安裝含有石綿材料之設備。
二、 因應上述背景，修正重點內容如下：
(一) 修正規則 2.10.3 條文為：「對所有 MODU，應禁止新安裝含有石棉的材料。(For all MODUs, new installation of materials which contain asbestos should be prohibited.)」。
(二) 新增規則 2.10.3 的註腳：參考有關執行 2009 MODU Code 規則 2.10.3、1989 MODU Code 規則 2.8.2、1979 MODU Code 規則 2.7.2 要求的統一解釋(MSC.1/Circ.1671)。
三、 MSC107 本次批准了兩份與 MODU 相關的通告：
(一) MSC.1/Circ.1671 - 針對 MODUs 上石綿處理之統一解釋：
(1). 不含石綿的材料應有「無石綿聲明」作為證明。
(2). 2024 年 1 月 1 日前，堆放在船上的現有材料，不禁止繼續保留在船上，但除非有文件證明不含石綿，否則不得安裝。
(二) MSC.1/Circ.1672 - MODU 船上含石綿材料的維護和監控準則。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 決議案評估表

<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th colspan="2">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">18.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.548(107)</td><td rowspan="10">對於本章程所定義之潛水作業(Diving operation)，我國尚未有法規規定。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">N/A</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為建議性章程，且我國目前暫無使用該章程之情形，故屬「其他」類別，建議毋須處理。</td><td rowspan="9">同國際航線</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2023 年國際潛水作業安全章程
International Code of Safety for Diving Operations, 2023 (2023 Diving Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">總噸位 500 以上並裝有潛水系統之國際航線船舶</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)、潛水系統設備商、造船廠</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>章程(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：該章程並非強制性內國法化之文件，IMO 係提供給船旗國考量是否使用該建議性文件(若該船旗國目前並無類似船舶則可無需處理)。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」:
2.1 船旗國：如果決定使用該章程，則應決定是否延伸適用至未滿 500GT</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">A.831(19)、A.692(17)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：2019 年，國際海事承包商協會(International Maritime Contractors Associations, IMCA)代表離岸潛水產業向 IMO 表示，水面為基地的潛水(Surface orientated diving)系統和飽和潛水(Saturation diving)系統以及高壓撤離(Hyperbaric evacuation)系統不適用於現行 IMO 規定。雖然業界已制定並實施了產業標準和規範，但 1995 Diving Code 顯然已過時。因此，IMO 於三年前開始進行修訂工作，並於 2023 年船舶系統與設備次委員會第 9 次會議(SSE 9)會議完成 2023 Diving Code。
二、 2023 Diving Code 各章節架構如下表所列：
<table>
<tr><th>章節</th><th>2023 Diving Code 章節摘要</th></tr>
<tr><td>緒論</td><td>目標、適用範圍、定義、替代安排、檢驗及發證、管控、章程架構</td></tr>
<tr><td>第 1 章 通則</td><td>章程結構、檢驗及發證、性能標準</td></tr>
<tr><td>第 2 章 潛水裝置原則-冗餘度和整合性</td><td>目標、功能要求、冗餘度等級及潛水活動外部風險、冗餘度和基本服務、確保撤離和保護以防外部事件影響、將潛水系統及潛水平台整合為潛水裝置</td></tr>
<tr><td>第 3 章 潛水平台進行安全潛水作業的操作能力和限制</td><td>目標、功能要求、地理位置及環境條件、結構完整性和外加負荷、在潛水平台上放置和配置潛水系統、艙區劃分及穩度、保持定位、消防安全、電力、其它服務</td></tr>
<tr><td>第 4 章 潛水系統設計、建造、安裝、測試及檢驗</td><td>目標、功能要求、潛水系統設計、供人居住的壓力容器、非供人居住的其它壓力容器、部署及收回水面為基地的潛水員所使用的潛水鐘(wet bell)和潛水吊籠(dive basket)、管路、閥門、裝具(fittings)和軟管、呼吸氣體供應、儲存和溫控、潛水吊放系統(LARS)、防火、電力系統、控制系統、通訊及定位系統、維護及測試、高壓救生艇(HBSC)</td></tr>
<tr><td>第 5 章 潛水作業和安全管理</td><td>目標、功能要求、從潛水裝置進行潛水作業、潛水組織職業健康及安全管理系統、人員配置及訓練、應急準備、航程規劃</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

附件 1 附加指南	提供相關指南及補充資訊

三、 重要名詞定義：

(一) 潛水系統(Diving system)係指進行潛水作業和撤離潛水員所需的整個裝置和設備。

(二) 潛水裝置(Diving unit)係指為進行潛水作業而安裝和整合的"潛水系統和潛水平台之組合"。

(三) 潛水作業(Diving operation)係指一項經計劃之行動，其使用供人居住的壓力容器(PVHO)和/或吊放系統(LARS)以協助一人或多人承受超過大氣壓 100 mbar 的壓力。

(四) 供人居住的壓力容器(Pressure Vessel for Human Occupancy, PVHO)係指供一人或多人居住的容器，並可承受超過 0.14 bar (2 psi)的內外壓差。

(五) 潛水吊籠(Dive basket)係指潛水員部署和收回裝置，通常設計成開放式籠狀結構。(註：與 diving basket、diving stage 或 diving cage 同義)

(六) 飽和潛水(Saturation diving)係指一種使用 PVHO 的潛水方法，可允許潛水員在加壓環境中停留足夠時間，使潛水員身體組織與惰性氣體(來自所呼吸到的混合氣體)達到完全飽和。(註：飽和潛水主要用於深海長時間的潛水作業)

(七) 水面為基地的潛水(Surface orientated diving)係指一種不計劃使潛水員達到完全飽和的潛水方法。可使用潛水吊籠(dive basket)、潛水鐘(wet bell)對潛水員進行部署，或在淺水潛水時，依據可行的水域情況直接從潛水平台進行部署。

(八) 高壓撤離(Hyperbaric evacuation)係指在壓力下將潛水員從潛水裝置緊急運送到安全地點，以便完成計劃的減壓動作。

四、 適用範圍：2024 年 1 月 1 日以後安裝潛水系統且總噸位 500 以上之船舶。

(一) 安裝完成日期為潛水裝置安全證書簽發日期。

(二) 主管機關可視情況將本章程規定適用於總噸位未滿 500 之船舶，以及不適用 SOLAS 的潛水裝置。

(三) 若在 2024 年 1 月 1 日前安裝潛水系統之船舶，應於下一次安全構造換證檢驗或同等檢驗的到期日之前，依據本章程要求認證為潛水裝置。

(四) 在本章程生效時正在建造之潛水系統，應將安裝日期視為建造合約的簽署日期。

(五) 在 PVHO 內，為病人提供醫療護理或治療所需但與潛水無關的之裝置和設備，不適用本章程規定。

五、 對於現有及新造之潛水系統及潛水裝置，適用章程及準則如下表所列：

		適用章程及準則
潛水系統 (Diving system)	現有	1995 Diving Code (A.831(19)決議案) 高壓撤離系統準則和規範(A.692(17)決議案)
	新造	2023 Diving Code 與相關準則
潛水裝置 (Diving unit)	現有	2023 Diving Code 與相關準則
	新造	2023 Diving Code 與相關準則

六、 檢驗與發證：

(一) 為利於潛水裝置的營運，潛水裝置應核發本章程所規定的潛水裝置安全證書(DUSC)。當潛水裝置平常係依 SOLAS 公約所定義的國際航線從事航行，則亦應持有 SOLAS 相關安全證書，或者：

(1). 客船安全豁免證書；或者

(2). 貨船安全豁免證書(當主管機關認為必要時)。

七、 潛水裝置安全證書(Diving Unit Safety Certificate, DUSC)分成兩個部分，如下表所列：

證書	對象	證書有效性
第Ⅰ部分	潛水裝置(安裝潛水系統之船舶)	臨時潛水系統被拆除後，第Ⅰ部分即失效，若重新安裝則需重新簽發。
第Ⅱ部分	潛水系統和設備	若潛水系統設備無變更且有進行定期檢驗，在經過多次調動後，第Ⅱ部分仍保持有效。

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 決議案評估表

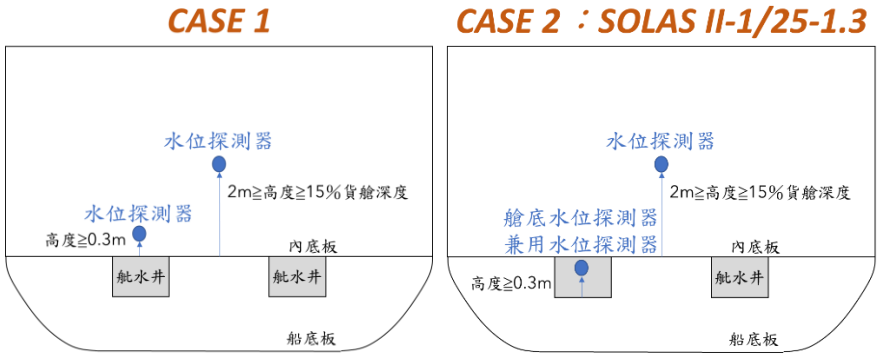
<table>
<tr><th>項次</th><th colspan="4">決議案基本資訊</th><th>國內現況說明(船旗國、沿岸國、港口國)</th><th>建議做法與監管方式</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="10">19.</td><td>決議案號：</td><td colspan="3">MSC.188(79)/Rev.2</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
(一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。
(二) 依我國船舶法第 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
(三) 船舶檢查規則第 3 條：
1. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
2. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
(四) 目前國內法並未要求相關船舶應設置水位探測器。
二、 港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 II-1 章、第 XII 章</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議函文周知我國認可組織(RO)、造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。

並建議可額外通告我國認可組織(RO)依據 MSC.188(79) 決議案進行檢驗。
(註：不適用 MSC.188(79)/Rev.2 之船舶，其性能標準將回歸至 MSC.188(79))</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

我國目前尚未對於我國國內航線貨船制定相關水位探測器之要求及規定，建議可考量參考本決議案修正船舶設備規則，將水位探測器之相關規定納入船舶設備規則第九編中。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之符合海上人命安全國際公約(SOLAS)規則 II-1/25、II-1/25-1 和 XII/12 之船舶水位探測器性能標準
Revised Performance Standards for Water Level Detectors on Ships Subject to SOLAS Regulations II-1/25, II-1/25-1 And XII/12</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">符合 SOLAS 規則 XII/12 之散裝船、符合 SOLAS 規則 II-1/25 單艙貨船(除了散裝船以外)、符合 SOLAS 規則 II-1/25-1 的多艙貨船(除了散裝船及液貨船以外)</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>性能標準(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>2024.01.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">摘要翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動： IMO 提供給該性能標準，供船旗國於落實 SOLAS 規定時使用
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.482(103)、MSC.188(79)/REV.1、HKMSINs - No. 54/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一) 因應 MSC.482(103)決議案所修正 SOLAS 規則 II-1/25-1，新增對於多艙貨船之水位探測器要求，如下：
(1). 2024 年 1 月 1 日以後建造之多艙貨船(除了散裝船及液貨船以外)應在用於裝載乾貨的貨艙安裝水位探測器。
(2). 水位探測器應於駕駛台提供聽覺及視覺警報，其中一個應在水位高度(從貨艙底部量起)為 0.3 公尺以上時發出警報，另一個在水位高度(從貨艙底部量起)為貨艙深度 15%以上，但不超過 2 公尺時發出警報。
(3). 高度 0.3 公尺以上之水位探測器，可由安裝在貨艙舭水井或其它適當位置的艙底水位探測器作為替代。艙底水位探測器需安裝於貨艙尾端且高度為 0.3 公尺以上。
(二) 適用範圍：
(1). 2024 年 1 月 1 日以後簽訂建造合約的新船，或在未簽訂合約的情況下，在 2024 年 1 月 1 日以後安放龍骨或處於類似建造階段之船舶；或
(2). 水位探測器合約交付日期在 2024 年 1 月 1 日以後之船舶，或在無合約交付日期的情況下，實際將水位探測器交付給船舶的日期在 2024 年 1 月 1 日以後之船舶。
二、 本性能標準為以下船舶提供水位探測器及警報布置技術性能要求：
(一) 符合 SOLAS 規則 XII/12 之散裝船。
(二) 符合 SOLAS 規則 II-1/25 單艙貨船(除了散裝船以外)。
(三) 符合 SOLAS 規則 II-1/25-1 的多艙貨船(除了散裝船及液貨船以外)。
三、 本次修正針對上述船舶水位探測器安裝之安裝高度提供明確說明，內容如下：
(一) 依據 SOLAS 規則 II-1/25.3、II-1/25-1.2 和 XII/12.1，預警報和主要警報水位</td></tr>
</table>

		探測器的安裝高度應從內底板上表面開始測量(如下述 CASE 1)。 (二) 若艙底水位探測器兼用水位探測器 (SOLAS 規則 II-1/25-1.3 允許替代方法)，且安裝高度低於內底板上表面，則應從舭水井(bilge well)底部開始測量(如下述 CASE 2)。  圖：水位探測器位置示意圖 四、 撤銷 MSC.188(79)/REV.1 決議案			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生					

MSC107 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="11">1.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.797/Rev.39</td><td rowspan="11">本通告與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">STCW Code 第 A-I/7 節</td><td rowspan="10">建議做法：

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

建議可提供該資料給航港局船員組參考。</td><td rowspan="10">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">IMO 秘書長依據航海人員訓練、發證及航行當值標準章程 (STCW Code)第 A-I/7 節維護適格人員之名單
List of Competent Persons Maintained by the Secretary-General Pursuant to Section A-I/7 of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">各航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約締約國</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>資訊性文件</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.797/Rev.38</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">3. IMO 秘書長定期更新 STCW 之適格人員(competent persons)名單。
4. 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」以及履約品質獨立評估報告進行審核。依據 STCW Code A-1/7 之規定，這些人員應了解 STCW 公約之要求，且審核小組中的其中一名成員了解該締約國之培訓和發證制度。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 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">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="11">2.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1164/Rev.27</td><td rowspan="11">一、 本通告為 IMO 更新符合 STCW 之會員國名單，與內國法化無關。
二、締約國：
(一)、依船員法第 16 條，已將 STCW 公約對於船員之相關訓練要求納入。
(二)、我國雖非締約國，但為與國際接軌，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)、依船員法第 89 條：本法未規定事項，涉及國際事務者，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂規則、辦法、標準、建議或程式，採用發布施行。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">STCW Code 第 A-I/8 節</td><td rowspan="10">建議做法：

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

建議可提供該資料給航港局船員組參考。</td><td rowspan="10">同國際航線做法。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">公布關於 1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)締約方提交有關獨立評估報告之資訊，經 MSC 確認所傳遞之資訊，表明該締約方充分且完全實施該公約相關規定
Promulgation of information related to reports of independent evaluation submitted by Parties to the 1978 STCW Convention confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrates that Parties are giving full and complete effect to the relevant provisions of the Convention</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">N/A</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">IMO 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">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1164/Rev.26</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本通告為接續 MSC.1/Circ.1163 通告(海事安全委員會確認已通告完全執行經修訂之 STCW 公約相關規定之締約方)，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。
二、 本次通告為 IMO 秘書處更新 MSC.1/Circ.1164 通告之會員國名單。
(補充說明：清單所列國家所核發之 STCW 相關船員訓練證書(證明)以及相關人員訓練係符合公約規定並具有有效性，後續核實船員資格或進行船員訓練時可作為參考依據)</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輔 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
3.	通告案號：	MSC.1/Circ.1276/Rev.1		一、 船旗國： (一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。 (二) 依我國船舶法 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 (三) 船舶檢查規則第 3 條： i. 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 ii. 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 (四) 本通告所述 SOLAS II-2/9.7.2，可對應於我國船舶防火構造規則第 29 條及第 94 條。 二、 港口國、沿岸國： N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 II-2 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本通告為國際公約之統一解釋，無涉及規定內容之修正，故建議毋須處理。
	中英文標題：	經修訂之海上人命安全國際公約第 II-2 章統一解釋 Revised Unified Interpretations of SOLAS Chapter II-2				
	適用船舶	SOLAS 適用之船舶 (ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期： 適用 2023.6.5 以後建造之船舶			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供會員國落實 SOLAS 公約有統一之標準。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.1/Circ.1276、HKMSINs - No. 62/2023				
	摘要內容：	三、 本統一解釋為針對 SOLAS II-2 章中，有關： 甲、 氣體燃料布置(Regulation 4.3) 乙、 管道(duct)及空間(Space)分隔(Regulation 9.7.2、9.7.5) 丙、 固定式局部防護(local application)滅火系統(Regulation 10.5.6) 丁、 固定式甲板泡沫滅火系統(Regulation 10.8.1) 四、 本次修正 SOLAS II-2/9.7.2 及 9.7.5 有關管道與空間分隔之統一解釋： 甲、 背景：過去 SOLAS 對於管道與空間分離要求中，有關「通過(pass through)」一詞之解釋主要係針對廚房排氣以及其管道所經過之空間，後續經 MSC.365(93)新增相關規定後，該名詞概念亦用於其他封閉空間。 乙、 故因應上述背景將原標題「Separation of galley extinguish ducts from spaces」中 galley extinguish 一詞刪除，以與公約一致。 五、 此外，本次對於固定式局部防護(local application)滅火系統之統一解釋，補充其最新設備認可之標準為 MSC.1/Circ.1387 通告。 六、 本通告廢止 MSC.1/Circ.1276。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
4.	通告案號：	MSC.1/Circ.1362/Rev.2		一、船旗國： (一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。 (二) 有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條(適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定。 (三) 我國船舶設備規則第 6 條，有定義該規則所稱船舶設備包含「操舵、起錨及繫船設備」，但尚無相關設備要求。 二、港口國、沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 II-1 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 海上人命安全國際公約適用於國際航線船舶，與國內航線無關。 但建議後續可評估是否於船舶設備規則中納入繫泊裝置和設備之相關規定，並將標準引用至 IMO 相關準則，以提升船舶安全性。
	中英文標題：	海上人命安全國際公約第 II-1 章之統一解釋 Unified Interpretation of SOLAS Chapter II-1				
	適用船舶	適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關、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：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供會員國落實 SOLAS 公約有統一之標準。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	SOLAS、 MSC.1/Circ.1395/Rev.5、MSC.1/Circ.1175/Rev.1、MSC.1/Circ.1619、MSC.1/Circ.1620、IACS UI / SC299、MSC.429(98)/Rev.1、MSC.429(98)/Rev.2、MSC.474(102)				
	摘要內容：	一、 新增 SOLAS 第 II-1 章規則 3-8 之統一解釋： (一)、背景：MSC.474(102)決議案(2024 年 1 月 1 日生效)修正 SOLAS II-1/3-8，新增有關拖曳和繫泊設備之規定。 (二)、統一解釋：對於「拖曳和繫泊設備」，澄清主管機關或認可組織驗證船舶是否符合要求的必要文件及程序，概要如下： (1). 本規則所提之「所有船舶(all ships)」，是指依據 SOLAS II-1 規則 1.1.3.2 的所有船舶(包含 2009 年 1 月 1 日之前及以後建造者)。 (2). 對於適用 SOLAS 第 II-1 章規則 3-8 之船舶(經 MSC.474(102)決議案修訂)，其船舶所有人以及設計單位應依循該規則註解所列之下列準則/指南： 1. 經修訂之船舶拖曳及繫泊設備指南(MSC.1/Circ.1175/Rev.1)； 2. 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)； 3. 繫泊設備(包括纜繩)之檢查和維護準則(MSC.1/Circ.1620)。 (3). 對於總噸位未滿 3,000 之船舶，在適用 SOLAS 第 II-1 章規則 3-8 相關要求時，建議採取以下措施： 1. 應提供「拖曳及繫泊布置計畫」供參考，其內容除了 MSC.1/Circ.1175/Rev.1 附錄第 5 節(拖曳及繫泊布置計畫)所述之資訊外，還應包括絞車剎車拉力(winch brake holding capacity)、所有會與繫泊纜繩接觸到之屬具的最小直徑 D(製造商所建議)及繫泊纜繩的纜繩設計斷裂力(Line Design Break Force, LDBF) ； 2. 為了確認已適當選擇繫泊纜繩，應提交繫泊纜繩的 LDBF 和彎曲半徑(D/d 比率)給主管機關或認可組織。並應警示直徑較小的纜繩磨損率可能會較高；				

		3. 交船時，主管機關或認可組織應確認船上已提供拖曳及繫泊布置計畫。 (4). 對於總噸位 3,000 以上之船舶，在適用 SOLAS 第 II-1 章規則 3-8 相關要求時，建議採取以下措施： 1. 設計者應提供一份文件供參考，作為拖曳及繫泊布置計畫的補充；確認已考慮 MSC.1/Circ.1619，並明確說明任何誤差都是無法避免的； 2. 應記錄誤差，並在拖曳及繫泊布置計畫中補充理由和適當的安全措施；(若毋須需找出誤差，則不需補充，但於拖曳及繫泊布置計畫明確說明)； 3. 繫泊絞車剎車拉力應小於船舶設計最小斷裂力(Ship Design Minimum Breaking Load, MBL_{SD})的 100%。絞車應配有可設定剎車力(brake rendering load)的剎車器； 4. 交船時，主管機關或認可組織應確認船上已提供拖曳及繫泊布置計畫及誤差情況和適當措施之補充。 (5). 澄清應符合 SOLAS 第 II-1 章規則 3-8 之時間點： 1. 新船的初次檢驗； 2. 現成貨船：2024 年 1 月 1 日以後第一次貨船安全構造證書年度檢驗； 3. 現成客船：2024 年 1 月 1 日以後第一次客船安全證書換證檢驗。 (6). 為符合 SOLAS 第 II-1 章規則 3-8，船舶應具備： 1. 制定繫泊作業、繫泊設備(包括繫泊纜繩)檢查和維護之程序； 2. 制定識別和控制繫泊纜繩、繫泊短纜(纜尾)和相關部件之程序； 3. 對繫泊纜繩、纜尾和相關部件進行定期檢查，並列入船上維修計畫或同等維修管理系統內； 4. 製造商提供之更換繫泊纜繩標準； 5. 原始設計概念、設備、布置和規格的紀錄。(製造商提供的試驗證書應保存在船上)； 6. 船上應提供一份文件收集上述資訊，並說明相關資訊取得方式。 (7). 2024 年 1 月 1 日以後，驗船師在進行貨船安全構造證書之定期檢驗，或客船安全證書之換證檢驗時，應確認自上次定期檢驗後，船上已提供並更新繫泊設備檢查和維護紀錄以及繫泊纜繩檢查和更換紀錄。 二、 新增 SOLAS 第 II-1 章規則 13.2.3(客船艙壁甲板下方水密艙壁之開口)之統一解釋： (一)、背景：SOLAS 第 II-1 章規則 13.2.3 之條文內容：穿透水密艙壁的管路系統不得使用鉛或其他易熔(heat-sensitive)材料，因為若該管路系統在火災時受到損壞，將會影響艙壁之水密完整性。 (二)、統一解釋： (1). 穿過客船水密艙壁或甲板之易熔管路系統(heat-sensitive piping)所使用的貫穿件，均應與易熔管路一起進行耐火測試，並應依據經修訂之 SOLAS 公約 II-1 章艙區劃分與破損穩度規則解釋性文件(MSC.429(98)/Rev.1 及			

MSC107 通告評估表

		MSC.429(98)/Rev.2 決議案)規則 13.2.3 第 4 和第 5 段，在耐火試驗後進行水密完整性之型式認可(適用時)。 (2). SOLAS 第 II-1 章規則 13.2.3 應適用於易熔管路系統，不應適用於水密艙壁和甲板上的電纜貫穿件。 三、 本通告廢止 MSC.1/Circ.1362/Rev.1。			
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輯 吳昌政 葉德生					

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
5.	通告案號：	MSC.1/Circ.1395/Rev.6		一、船旗國： (一) 我國船舶設備規則之對應內容位於第 133、135、138 條，內容概要為：船舶之構造及目的係專供載運礦砂、煤或穀類；或其貨艙裝有鋼質艙蓋板及有效關閉設施能將所有通至該艙之通風筒與開口關閉者，得經航政機關或驗船機構同意免予裝置貨艙固定式滅火系統。 (註：國際線已依據該通告所列之貨物種類豁免散裝船裝設貨艙固定式滅火系統) (二) 有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條(適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定。 二、港口國、沿岸國：N/A。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 II-2 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量我國目前無免除固定式滅火系統之相關規定，故建議可評估是否參考 SOLAS 之做法，於船舶設備規則納入相關免除固定式滅火系統之條件。 修正內容建議： 「船舶之構造及目的係專供載運礦砂、煤、穀類或其他經航政機關認定為低火災危險性之物種；且其貨艙裝有鋼質艙蓋板及有效關閉設施能將所有通至該艙之通風筒與開口關閉者，得經航政機關或驗船機構同意免予裝置貨艙固定式滅火系統。」 (註：MSC.1/Circ.1395/Rev.6所述其他物種因較特殊，國內一般不會遇到，故無需特別放入條文中，但建議將該通告名
	中英文標題：	可免除固定式滅火系統或固定式滅火系統對其無效的固體散裝貨物清單 Lists of Solid Bulk Cargoes for Which a Fixed Gas Fire-Extinguishing System may be Exempted or for Which a Fixed Gas Fire-Extinguishing System is Ineffective				
	適用船舶	適用 SOLAS 第 VI 章裝載大量散裝固體貨物(不含穀物)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)：	指南(建議性)	生效日期：	N/A		
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供可免除固定式滅火系統之物質清單，供船旗國於落實第 II-2 章規則 10.7.1.4 時使用。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	SOLAS、 MSC.1/Circ.1395/Rev.5、HKMSINs - No. 52/2023				
	摘要內容：	一、 依據 SOALS 第 II-2 章規則 10.7.1.4，雖總噸位 2,000 以上之貨船須於貨艙裝設固定式滅火系統，但若該船僅載運礦砂、媒、穀物、未乾燥的木材、非易燃貨物或其他經主管機關認為具有低火災危險性之物質，並且其船舶裝有鋼質艙口蓋和用來關閉所有通風口和其他通往裝貨空間開口的有效裝置時，主管機關得免除其裝設要求。 MSC.1/Circ.1395 通告內容即為公告被認為是低火災危險性之貨物種類清單 (目前約有 40 多種貨物種類)，本次更新該清單 二、 通告中所列可免除固定式滅火系統之貨物清單，新增： (一)、顆粒狀電弧爐粉塵(Electric Arc Furnace Dust, Pelletized)				

MSC107 通告評估表

					稱放入修法說明欄，以利後續遇到此情況時專案考量)。
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輔 吳昌政 葉德生					

MSC107 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">6.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1430/Rev.3</td><td rowspan="9">一、船旗國：
(一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。
(二) 我國交通部於 2020 年 3 月 11 日交航(一)字第 10998000361 號公文，公告採用 MSC.421（98）決議案，修正 SOLAS 第 II-1、II-2 及 III 章相關規則。
(三) 有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條 (適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定。
(四) 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>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 II-2 章</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別，故建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，以及造船廠，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。</td><td rowspan="8">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

海上人命安全國際公約適用於國際航線船舶，與國內航線無關，且本案為文字修正，故建議毋須處理。

另建議後續可考量本通告，評估是否將駛上駛下空間及特種空間固定式水基滅火系統之設計與認可之規定納入我國船舶設備規則。</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></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)、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>2024.01.01 以後安裝之設備(建議性)</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：配合 IMO 準則之修正，澄清名詞定義。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」: 有關第五段：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->建議做法：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->建議做法：個案考量。
3.「新增裁量事項」: N/A</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、MSC.1/Circ.1430/Rev.2、HKMSINs - No. 55/2023</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、 本次修正關於固定式水基消防系統的保護範圍，在 MSC.1/Circ.1430/Rev.2 中使用「淨空高度(free height)」一詞，但沒有明確的定義，故於本次修正新增「保護空間高度(Height of the protected space)」之定義，並將原本「淨空高度(free height)」一詞修正為「高度(height)」以避免誤會。
三、 保護空間高度(Height of the protected space)：係指受保護空間內下甲板與上甲板之間的距離。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
7.	通告案號：	MSC.1/Circ.1453/Rev.2		一、船旗國： (一) 國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)為 IMO 為了加強散裝船所裝載之不同種貨物的安全所制定之章程，其內容類似於我國之船舶散裝固體貨物裝載規則。 (二) 依據現行船舶法 33 條及 34 條，已要求未來新造之油輪及散裝船須符合國際公約要求並入級主管機關委託之驗船機構，故新造船舶可依據章程內容之更新來符合最新規定。 (三) 查我國已於 2021 年 1 月 14 日交航(一)字第 10998002961 號公文，公告採用 MSC.462(101) 決議案(IMSBC Code 之全文修定)。(註：該章程固定兩年修正一次，主要針對新貨物去做更新) 二、港口國： (一) 於我國「船舶散裝固體貨物裝載規則」第 4 條，規定：船長應於船舶裝載散裝貨物前，向貨主取得貨物相關書面運送文件。文件應包括：積載因數、平艙方法、移動之可能性(包括靜止角)、為濃縮物或可液化之貨物時，應包括貨物含水量及其可被運送之含水量極限值、任何有關之特性資料。 三、沿岸國： N/A 四、補充：有關我國目前實務狀況，載運相關貨物之物理及化學性質資訊，皆由貨主於載運時提供船舶使用。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 VI 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 考量我國不常有輸出非國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)所列貨物之情形，故建議可暫不處理，待後續有相關需求時再以「行政規則」方式處理，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	同國際航線做法
	中英文標題：	國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)中未列出的貨物特性及其運輸條件提交資訊和填寫格式之準則 Guidelines for the Submission of Information and Completion of the Format for the Properties of Cargoes Not Listed in the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code and their Conditions of Carriage				
	適用船舶	適用 SOLAS 第 VI 章裝載大量散裝固體貨物 (不含穀物)之船舶				
	影響對象	主管機關(含航務中心(PSC))、船舶所有人、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： 配合 MSC.500(105)生效日期(2023.12.1)			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：若有載運非 IMSBC Code 所列貨物之情況，應使用新版格式紀錄相關資訊，並向 IMO 提交評估報告。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.1/Circ.1453/Rev.1				
	摘要內容：	一、 背景： (一)、船舶可能會有載運未列於 IMSBC Code 之散裝貨物需求，在此情況下，依據 IMSBC Code 規則 1.3.2 裝貨港之主管當局應向船長提供一份證明，聲明該貨物之特性以及運輸、裝卸所需的條件。並於後續提報給 IMO 以利納入 IMSBC Code。並依據 IMSBC Code 規則 1.3.3 之註解，其內容格式應參照本準則 (二)、過去 IMO 於 MSC.500(105)決議案，修正國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)時新增「動態分離 (Dynamic separation)」之名詞及定義。 二、 本次修正，配合 MSC.500(105)決議案，將相關貨物之評估內容(如風險(Hazard)、載運(Carriage)等)，納入動態分離(Dynamic separation)之概念。 三、 本通告取代 MSC.1/Circ.1453/Rev.1				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
8.	通告案號：	MSC.1/Circ.1454/Rev.2			一、船旗國： (一) 國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)為 IMO 為了加強散裝船所裝載之不同種貨物的安全所制定之章程，其內容類似於我國之船舶散裝固體貨物裝載規則。 (二) 依據現行船舶法 33 條及 34 條，已要求未來新造之油輪及散裝船須符合國際公約要求並入級主管機關委託之驗船機構，故新造船舶可依據章程內容之更新來符合最新規定。 (三) 查我國已於 2021 年 1 月 14 日交航(一)字第 10998002961 號公文，公告採用 MSC.462(101)決議案(IMSBC Code 之全文修定)。(註：該章程固定兩年修正一次，主要針對新貨物去做更新) 二、港口國： (一) 於我國「船舶散裝固體貨物裝載規則」第 4 條，規定：船長應於船舶裝載散裝貨物前，向貨主取得貨物相關書面運送文件。文件應包括：積載因數、平艙方法、移動之可能性(包括靜止角)、為濃縮物或可液化之貨物時，應包括貨物含水量及其可被運送之含水量極限值、任何有關之特性資料。 (二) 目前尚無文件認可之要求。 三、沿岸國： N/A 四、補充：有關我國目前實務狀況，載運相關貨物之物理及化學性質資訊，皆由貨主於載運時提供船舶使用。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 VI 章				**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。 另因本內容亦涉及非本國籍船舶於我國港口裝貨之情況(其非屬「船舶散裝固體貨物裝載規則」控管之範疇)，故建議亦提供航務中心(PSC)參考，以利若有發生非本國籍船舶於我國港口裝貨發生該通告所述之情況時可使用	同國際航線做法。
	中英文標題：	制定和批准可能液化或動態分離的固體散裝貨物的取樣、測試和控制水分含量程序之準則 Guidelines for Developing and Approving Procedures for Sampling, Testing and Controlling the Moisture Content for Solid Bulk Cargoes which may Liquefy or Undergo Dynamic Separation					
	適用船舶	適用 SOLAS 第 VI 章裝載大量散裝固體貨物 (不含穀物)之船舶					
	影響對象	主管機關(含航務中心(PSC))、船舶所有人、認可組織(RO)					
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期：	配合 MSC.500(105)(2023.12.1)			
	翻譯需求：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：應使用新版準則制定/批准相關取樣、測試及控制程序。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	MSC.354(92)、MSC.1/Circ.1454/Rev.1、HKMSINs - No. 56/2023					
	摘要內容：	一、 背景： (一)、IMO 於 MSC.354(92)決議案修正 IMSBC Code 時，新增：「載運易液化之貨物時，取樣、測試、控制貨品含水量以確保不超過可運輸水分限制(Transportable Moisture Limit ,TML)之程序，應由託運者參考 MSC.1/Circ.1454 制定。該程序應由載貨港主管當局認可並確認其實施情況。載貨港主管機關於認可該程序後應核發相關文件予船長或其代表以茲證明。」 (二)、IMO 於 MSC.500(105)決議案修正 IMSBC Code 時，新增「動態分離(Dynamic separation)」之名詞及定義。 二、 本次修正，配合 MSC.500(105)決議案，將動態分離(Dynamic Separation)之名詞納入。(實際內容並未修正) 三、 本通告取代 MSC.1/Circ.1454/Rev.1.					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">9.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1460/Rev.4</td><td rowspan="10">本通告為 SOLAS 無線電設備更新時間修正之資訊性文件，與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 IV 章</td><td rowspan="9">建議做法：

雖本案為資訊性文件，但其涉及有關船舶無線電設備(VHF)之更新時機(對航商有實質影響性)。

建議可將相關資訊提供予國家通訊傳播委員會(NCC)、我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會。</td><td rowspan="9">同國際航線做法</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 Ships</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">主管機關、認可組織(RO)、船舶所有人、國家通訊傳播委員會(NCC)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>其他(資訊性文件)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：請各會員國提供相關資訊給有關單位
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.511(105)、MSC.1/Circ.1389、MSC.1/Circ.1460/Rev.3、HKMSINs - No. 57/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一)、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 水上移動頻段內的發射頻率表)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、導航和緊急海洋訊息廣播、港口運營，以及船舶交通服務(VTS)等其他頻率之使用。
(二)、依據本通告前版內容(MSC.1/Circ.1460/Rev.3)，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 RR 附件 18 中包含的情況下，應在 2024 年 1 月 1 日以後第一次無線電檢驗前更新 VHF 無線電通信設備。
(三)、然而，國際航運商會(International Chamber of Shipping, ICS)於 MSC107 會中提案(MSC 107/15/1)表示收到許多船東回報，由於供應鏈因素(包括零件短缺)導致交貨時間過長，擔憂無法在 2024 年 1 月 1 日以後第一次無線電檢驗前有足夠的新設備來滿足要求。
二、 由於已接近 2024 年 1 月 1 日的時限，本次 IMO 修正本通告，將更新 VHF 無線電通信設備的期限，由 2024 年 1 月 1 日以後第一次無線電檢驗前，延後至 2028 年 1 月 1 日以後第一次無線電檢驗前。
三、 本通告取代 MSC.1/Circ.1460/Rev.3。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 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">建議做法與監管方式</td></tr>
<tr><td rowspan="10">10.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1537/Rev.2</td><td rowspan="10">一、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。
二、其餘船種目前尚無規範。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS II-1</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

故建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。</td><td rowspan="9">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 IS Code 完整穩度內國法化，建議日後若有需求時可考量納入船舶完整穩度規範。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">2008 年國際完整穩度章程之統一解釋
Unified Interpretations of the International Code on Intact Stability, 2008 (IS Code)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、認可組織(RO)、船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>統一解釋</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供會員國落實 SOLAS 公約有統一之標準。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">IS Code、HKMSINs - No. 64/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一)、國際完整穩度章程(IS Code)分為兩部分，Part A 為強制性規定，Part B 為建議性。
(二)、前一版本有對於 Part A 之泛水角度(down-flooding angle($ø_f$))提供統一解釋，但並未說明適用於 Part B。
二、 因應上述背景，故本次將 Part A 對泛水角度($ø_f$)之解釋新增至 Part B 中，以使適用範圍更明確。
三、 補充：泛水角度($ø_f$)，係指船體、上層建築以及甲板室中，無法封閉之開口浸沒之最小橫傾(heel)角度。
四、 本通告廢止 MSC.1/Circ.1537/Rev.1。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">11.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1557/Rev.1</td><td rowspan="10">一、船旗國：
(一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。
(二) 有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條 (適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書)，並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定。
二、港口國、沿岸國：N/A。
。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 II-1 章</td><td rowspan="9">建議做法：

此內容屬於評估原則之「其他類」中宣導性質、尚未產出具體內容之案件或單純資訊性文件，毋須法制處理。

建議可提供該資料予我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會參考。</td><td rowspan="9">此為針對 SOLAS 電氣設備規定之整理說明，適用於國際航線船舶，與國內航線無關，故建議毋須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之危險區域分類(SOLAS 第 II-1 章規則 45.11 之應用)
Revised Hazardous Area Classification (Application of SOLAS Regulation II-1/45.11)</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、認可組織(RO)、船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>資訊性文件</td><td>生效日期：</td><td>2023.10.01 以後建造者(建議性)</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：請各會員國提供相關資訊給有關單位
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">SOLAS、IBC Code、IGC Code、IEC 60092-502:1992</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：對於電氣設備之規定，在國際海上人命安全公約(SOLAS)、國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程(IBC Code)、國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)或其他國際標準可能會有所差異，因此 IMO 提供本文件整理 SOLAS、IBC Code、IGC Code 以及國際電工協會(IEC)準則之規定，供相關單位參考使用，並說明應優先考慮 SOLAS 以及 IMO 相關文件之要求。
二、 本次更新因應 IMO 相關規定以及 IEC 60092-502:1999 標準之修正，配合更新本通告所附規則對照表之內容。(範例如下)
<table><tr><th>No.</th><th>Title</th><th>SOLAS</th><th>IBC</th><th>IGC</th><th>IEC 60092-502:1999</th></tr><tr><td>1</td><td>Hazardous area and classification on open deck from the cargo tank ventilation outlet for small flow by thermal variations</td><td>Within 5 m radius; SOLAS regulation II-2/11.6.2.2.

Reference is made to UI SC70 "Cargo tank vent systems and selection of electrical equipment".</td><td></td><td></td><td>Within 4.5 m radius; IEC 60092-502, 4.2.2.7 and 4.2.3.1.

Zone 1: open areas on deck within a 3 m radius. Zone 2: additional 1.5 m beyond Zone 1;
IEC 60092-502, 4.2.2.7 and 4.2.3.1.</td></tr><tr><td>2</td><td>The separation distance of the nearest air intakes for non-hazardous spaces from the tank ventilation outlet for small flow by thermal variations</td><td>At least 5 m; SOLAS regulation II-2/11.6.2.2.</td><td>At least 10 m; IBC Code, paragraph 8.3.4.2.

At least 15 m; IBC Code, paragraph 15.12.1.3 (although toxicity not flammability).</td><td>At least 10 m; IGC Code, paragraph 8.2.10 and 2014 amended IGC Code, paragraph 8.2.11.2.

Cargo tank PRV vent exits: at least equal to B or 25 m, whichever is less. For ships less than 90 m in length, smaller distances may be permitted; IGC Code, paragraph 8.2.10 and 2014 amended IGC Code, paragraph 8.2.11.1.</td><td>At least 6 m; IEC 60092-502, 4.2.2.7, 4.2.3.1 and 8.2.5.</td></tr></table>三、 本通告取代 MSC.1/Circ.1557</td></tr>
</table>

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">12.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1613/Rev.2</td><td rowspan="10">一、背景：
(一) 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 提供該手冊以供使用。
(二) 我國國家通訊傳播委員會(NCC)目前尚未開放 Iridium，故我國國輪尚未能使用。
二、該手冊為設備之技術資訊，與內國法化無關。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 IV 章</td><td rowspan="9">本次僅為文字修正，建議毋須處理</td><td rowspan="9">本次僅為文字修正，建議毋須處理</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></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>資訊性文件</td><td>生效日期：</td><td>2023.07.01</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：無
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1613/Rev.1</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、 本次修正僅為標題調整(如大小寫，註解重複等問題修正)，無影響實質內容，故 IMO 同意本次修正於 2023 年 7 月 1 日生效。
三、 本通告取代 MSC.1/Circ.1613/Rev.1</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輝 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="9">13.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1628/Rev.1</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、我國交通部航港局於 2022 年 9 月 13 日航舶字第 1111710682 號公文，公告採用 MSC/Circ.980、MSC.1/Circ.1628、MSC.1/Circ.1629、MSC.1/Circ.1630、MSC.1/Circ.1631、MSC.1/Circ.1632、MSC.1/Circ.1633 做為我國航政監理指引。
三、補充：依據船舶設備規則第 30 條，救生設備之型式、材料與製造，應經航政機關或驗船機構之認可，或符合相關國際公約、中華民國國家標準，並應於船舶離港前及航程中，隨時保持有效可用狀態。另依 SOLAS III/Reg.4，國際間之船旗國通常採用 MSC/Circ.980 通告的評估基準及報告表格。
四、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>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 III 章</td><td rowspan="8">建議做法：

本案為「船舶建議性質文件或規範，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「行政指導」類別。

考量我國並未自行生產本案相關救生設備，故建議存參，日後有需要時再行公告。</td><td rowspan="8">建議做法：

此為 LSA Code 有關救生設備型式認可之查核表，目前國內並無廠商執行該業務，故暫無須處理，後續若有需求時再考量於船舶設備規則中納入相關規定。</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></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、認可組織(RO)、船舶所有人、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">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：會員國生產相關救生設備時可使用該測試報告表進行確認
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1628</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一)、MSC.544(107)決議案修正救生設備測試建議案，對於浸水衣(Immersion Suits)之性能測試，若由人體進行測試，在測試開始半小時後，若受試者核心溫度每小時下降超過 1.5ºC，或手、足及腰部皮膚溫度低於 10ºC 超過 15 分鐘時，應依據受試者意願終止測試。(灰底底線為新增內容)
(二)、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、防曝衣以及保溫設備) 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。
三、 本次修正配合 MSC.544(107)決議案，修正浸水衣之測試程序，納入 15 分鐘之測試時間限制。
四、 本通告取代 MSC.1/Circ.1628</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">14.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1630/Rev.2</td><td rowspan="10">一、 本案為標準化救生設備評估和測試報告表，與國內法無關。
二、 我國交通部航港局於 2022 年 9 月 13 日航舶字第 1111710682 號公文，公告採用 MSC/Circ.980、MSC.1/Circ.1628、MSC.1/Circ.1629、MSC.1/Circ.1630、MSC.1/Circ.1631、MSC.1/Circ.1632、MSC.1/Circ.1633 做為我國航政監理指引。
三、 補充依據船舶設備規則第 30 條，救生設備之型式、材料與製造，應經航政機關或驗船機構之認可，或符合相關國際公約、中華民國國家標準，並應於船舶離港前及航程中，隨時保持有效可用狀態。另依 SOLAS III/Reg.4 國際間之船旗國通常採用 MSC/Circ.980 通告的評估基準及報告表格。
四、 補充：此為 LSA Code 有關救生設備型式認可之查核表，目前國內並無相關廠商執行該業務。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 III 章</td><td rowspan="9">建議做法：

本案為「船舶建議性質文件或規範，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「行政指導」類別。

考量我國並未自行生產本案相關救生設備，故建議存參，日後有需要時再行公告。</td><td rowspan="9">建議做法：

此為 LSA Code 有關救生設備型式認可之查核表，目前國內並無廠商執行該業務，故暫無須處理，後續若有需求時再考量於船舶設備規則中納入相關規定。</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></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、認可組織(RO)、船舶所有人、救生筏供應商、製造商及檢測單位</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">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：會員國生產相關救生設備時可使用該測試報告表進行確認
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1630/Rev.1</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：
(一)、MSC.544(107) 決議案修正救生設備測試建議案，新增全圍蔽救生艇通風系統之測試規定。
(二)、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、 本次配合 MSC.544(107)決議案，修正全圍蔽救生艇之相關之測試程序及標準，並新增通風能力測試項目。
四、 本通告取代 MSC.1/Circ.1630/Rev.1</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
15.	通告案號：	MSC.1/Circ.1652		一、第二代完整穩度標準尚為臨時準則，並非 SOLAS 強制要求之規定，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。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 II-1 章			**建議做法：** 考量本案為「僅提供相關單位參考使用之建議性質文件或規範」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政指導」類別。 考量本案為臨時準則，尚處於研發階段，故建議存參，日後有需要時再行公告。 另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，以使我國航行國際航線船舶適用之規則與國際一致。	建議毋須處理。
	中英文標題：	第二代完整穩度標準臨時準則之解釋 Explanatory notes to the Interim Guidelines on the Second-Generation Intact Stability Criteria				
	適用船舶	適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關、船舶所有人、認可組織(RO)、造船廠				
	類型(性質)：	統一解釋(建議性)	生效日期：	N/A		
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該解釋，供會員國在使用第二代完整穩度標準有統一做法。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.1/Circ.1627				
	摘要內容：	一、 背景：IMO 於 MSC 102 次會議時，批准了第二代完整穩度標準臨時準則(MSC.1/Circ.1627)。其目的是依據 2008 年完整穩度章程(IS Code)A 部分第 1.2 節(波浪中的動態穩度現象)，部分船舶在波浪中會有穩度失效之風險，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)。 二、 本次統一解釋旨在提高對第二代完整穩度標準臨時準則之理解與應用。內容包含： (一)、穩度失效模式之物理描述； (二)、使用脆弱性標準(vulnerability criteria)進行評估之範例； (三)、脆弱性標準中橫搖運動數值模擬的要素； (四)、直接穩度(direct stability)評估指南的理論背景、驗證和應用之範例； (五)、操作措施指南的理論背景、驗證和應用之範例； (六)、負載條件處理之範例。 三、 補充：IMO 正進一步討論有關船井/月池(moonpools)對船舶之影響，以及具有低露天甲板船舶之相關定義。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輗 吳昌政 葉德生

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
16.	通告案號：	MSC.1/Circ.1662		六、 船旗國： (一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。 (二) 依我國船舶法 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 (三) 船舶檢查規則第 3 條： (1). 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 (2). 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 (四) 我國船舶設備規則「第八編貨物港卸設備」，對於貨物裝卸設備以及相關零件，已訂定設計與構造、試驗、登記與發證，以及標示等規定 (但內容未涵蓋操錨用絞機) 七、 港口國： (一) 我國依商港法第 58 條已授權港口國管制 (PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 八、 沿岸國：N/A。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 II-1 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別 建議配合於 MSC.532(107)(2026 年 1 月 1 日)生效後，函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	同國際航線做法
	中英文標題：	操錨用絞機準則 Guidelines for Anchor Handling Winches				
	適用船舶	適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關、認可組織(RO)、船舶所有人				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： 配合 MSC.532(107)(2026 年 1 月 1 日)			
	翻譯需求：	摘要翻譯(如下)				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供相關設備之基本要求，供會員國履行 SOLAS 公約時使用。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.532(107)、HKMSINs - No. 58/2023				
	摘要內容：	一、 背景：因應 MSC.532(107)決議案，於 SOLAS 第 II-1 章規則 3-13 新增有關船舶起重設備(lifting appliance)及操錨用絞機(anchor handling winch)之規定，並要求相關設備應符合 MSC.1/Circ.1663(起重設備)或 MSC.1/Circ.1662(操錨用絞機)所訂定之設計、建造、試驗以及檢查規定。 註 1：操錨用絞機是專門為起錨拖曳作業而設計的，安裝在船舶甲板上，可由電動機、液壓泵組或柴油機裝置驅動。 註 2：如操錨船上所安裝之操錨用絞機，非指一般船上安裝之傳統錨機。 二、 本通告提供操錨用絞機及其活動零件(loose gear)之相關規定，包含： (一)、設計、製造、施工及安裝要求 (二)、試驗和徹底查驗要求 (三)、合規證明 (四)、名牌/標示要求 (五)、維護、檢查和操作試驗及紀錄 (六)、操作要求 三、 有關操錨用絞機的合規證明，重點內容如下： (一)、2026 年 1 月 1 日以後安裝之操錨用絞機，在首次使用前，應由主管機關或主管機關授權之驗船機構認證其符合 II-1/3-13.2.2 要求，合規證明的建議範圍如下： i. 操錨用絞機和基座連接的計畫評估 ii. 材料驗證 iii. 製造期間的檢驗、試驗及檢查 iv. 構件證書(包含活動零件)之驗證 v. 安裝至船上後的試驗及徹底查驗 (二)、2026 年 1 月 1 日前安裝之操錨用絞機，應在 2026 年 1 月 1 日以後的第一次換證檢驗前，由主管機關或主管機關授權之驗船機構認證其符合 II-1/3-13.2.5 規定。				

		(三)、對於現有操錨用絞機，若已依據主管機關接受之其它國際規定，並在 SOLAS II-1/3-13 生效前取得有效證書，應視為符合 SOLAS II-1/3-13.2.5 規定。 (四)、上述第(一)及(二)項的合規證明，應依本準則 3.2.4 規定進行記錄。 四、 有關活動零件的合規證明，重點內容如下： (一)、在首次使用前，與操錨用絞機(符合 SOLAS II-1/3-13.2.2 及 3-13.2.5)一起使用的活動零件，應符合本準則第 4 節之規定並取得認證。 (二)、與操錨用絞機及相關設備(適用 SOLAS II-1/3-13.2.2 及 3-13.2.5)一起使用的活動零件，如在 SOLAS II-1/3-13 生效前已依據其它國際規定取得有效證書，應視為符合 II-1/3-13.2.5)規定。 五、 此外，當操錨用絞機(包含其相關設備及活動零件)失效，船長應採取以下措施以降低風險： (一)、在規劃和執行安全航行時，應考慮到失效之操錨用絞機及其相關設備； (二)、避免操作失效之操錨用絞機和相關活動零件和設備； (三)、如有需要，使用適當的束縛和預防裝置，防止失效之操錨用絞機或相關設備失控移動； (四)、將無法使用的繩索和活動零件與使用中的分開存放，並標記為無法使用； (五)、依據本準則 3.2.4 及/或 4.7.1，記錄失效之操錨用絞機或活動零件、相關設備和繩索的詳情，直到完成必要之維修、必要之試驗或保證試驗以及徹底查驗。		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生					

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
17.	通告案號：	MSC.1/Circ.1663		一、 船旗國： (一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。 (二) 依我國船舶法 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 (三) 船舶檢查規則第 3 條： (1). 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 (2). 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 (四) 我國船舶設備規則「第八編貨物港卸設備」，對於貨物裝卸設備以及相關零件，已訂定設計與構造、試驗、登記與發證，以及標示等規定。 二、 港口國： (一) 我國依商港法第 58 條已授權港口國管制 (PSC)之執行內容(交通部航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查)，可做為該執行之依據。 三、 沿岸國：N/A。 四、 補充：船舶起重設備過去係由驗船協會規範或/及國際勞工組織公約(ILO C152)處理，而我國國際航線適用	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 II-1 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 另因本案將影響我國現成船舶，故建議配合於 MSC.532(107)(2026 年 1 月 1 日)生效後，單獨將本案函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	同國際航線做法
	中英文標題：	起重設備準則 Guidelines for Lifting Appliances				
	適用船舶	適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關、認可組織(RO)、船舶所有人				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： 配合 MSC.532(107)(2026 年 1 月 1 日)			
	翻譯需求：	全文翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供相關設備之基本要求，供會員國履行 SOLAS 公約時使用。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.532(107)、HKMSINs - No. 59/2023				
	摘要內容：	一、 背景：因應 MSC.532(107)決議案，於 SOLAS 第 II-1 章規則 3-13 新增有關船舶起重設備(lifting appliance)及操錨用絞機(anchor handling winches)之規定，並要求相關設備應符合 MSC.1/Circ.1663(起重設備)或 MSC.1/Circ.1662(操錨用絞機)所訂定之設計、建造、試驗以及檢查規定。 二、 本通告提供起重設備及其活動零件(loose gear)之相關規定，包含： (一)、設計、施工、安裝要求 (二)、負荷試驗、保證負荷試驗和徹底查驗要求： 1 負荷試驗時機：初次、每五年一次或重大維修、改裝或變更後； 2 徹底查驗時機：每年一次，或完成負荷試驗後。 (三)、合規證明 (四)、名牌/標示要求 (五)、維護、檢查和操作試驗及紀錄 (六)、操作要求 三、 有關起重設備及其活動零件之證書： (一)、起重設備之負荷試驗和徹底查驗(load testing and thorough examination)，應使用本準則所提供之「起重設備之試驗和徹底查驗證書」格式(準則附件 1)，或主管機關接受之其它格式(如主管機關認可之驗船機構所製定之格式)。 (二)、活動零件之試驗和徹底查驗，應使用本準則所提供之「活動零件之試驗和徹底查驗證書」格式(準則附件 2)，或主管機關接受之其它格式(如主管機關認可之驗船機構所製定之格式)。 四、 有關起重設備的合規證明，重點內容如下： (一)、2026 年 1 月 1 日以後安裝之操錨用絞機，在首次使用前，應經認證其符合 SOLAS II-1/3-13.2.1 和 II-1/3-13.2.3 要求，合規證明的建議範圍如下： 1 起重設備和基座連接的計畫評估 2 材料驗證				

		3　製造期間的檢驗、試驗及檢查 4　構件證書(包含活動零件)之驗證 5　安裝至船上後的試驗及徹底查驗 (二)、2026 年 1 月 1 日前安裝之起重設備，應在 2026 年 1 月 1 日以後的第一次換證檢驗前取得符合 SOLAS II-1/3-13.2.4 規定的證書。 (三)、對於現有起重設備，若已依據主管機關接受之其它國際規定，並在 SOLAS II-1/3-13 生效前取得有效的試驗和徹底查驗證書，應視為符合 SOLAS II-1/3-13.2.4 規定。 (四)、船上所有經認證的起重設備均應記錄在「起重設備和貨物裝卸設備(cargo handling gear)登記簿」中(準則附件 3)，並附有「起重設備之試驗和徹底查驗證書」。 (五)、如適用，船上應備有索具佈置圖(rigging plan)和滑車清單(block list)，以顯示正確的起重設備及相關活動零件的穿繞方式及索具佈置(reeving and rigging arrangement)。 五、 有關活動零件的合規證明，重點內容如下： (一)、在首次使用前，與起重設備(符合 SOLAS II-1/3-13.2.1 及 3-13.2.4)一起使用的活動零件，應符合本準則第 4 節之規定並取得認證。 (二)、活動零件之試驗和徹底查驗證書應附在起重設備和貨物裝卸設備登記簿後。 六、 此外，當起重設備失效，船長應採取以下措施以降低風險： (一)、在規劃和執行安全航行時，應考慮到失效之起重設備； (二)、避免操作失效之起重設備； (三)、如有需要，使用適當的束縛和預防裝置，防止失效之起重設備或相關設備失控移動； (四)、將無法使用的繩索和活動零件與使用中的分開存放，並標記為無法使用； (五)、將失效之特定起重設備或活動零件記錄在船舶起重設備登記簿中，直到完成必要之維修、必要之試驗或保證試驗以及徹底查驗。	SOLAS 之船舶，皆已取得國際公約證書並入級我國認可組(CR)符合船級協會規範。		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：	吳金輗 吳昌政 葉德生				

MSC107 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">18.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1664</td><td rowspan="10">一、船旗國：
(一) 國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)為 IMO 為了加強散裝船所裝載之不同種貨物的安全所制定之章程，其內容類似於我國之船舶散裝固體貨物裝載規則。
(二) 依據現行船舶法 33 條及 34 條，已要求未來新造之油輪及散裝船須符合國際公約要求並入級主管機關委託之驗船機構，故新造船舶可依據章程內容之更新來符合最新規定。
(三) 查我國已於 2021 年 1 月 14 日交航(一)字第 10998002961 號公文，公告採用 MSC.462(101) 決議案(IMSBC Code 之全文修定)。(註：該章程固定兩年修正一次，主要針對新貨物去做更新)
二、港口國：
(一) 於我國「船舶散裝固體貨物裝載規則」第 4 條，規定：船長應於船舶裝載散裝貨物前，向貨主取得貨物相關書面運送文件。文件應包括：積載因數、平艙方法、移動之可能性(包括靜止角)、為濃縮物或可液化之貨物時，應包括貨物含水量及其可被運送之含水量極限值、任何有關之特性資料。
三、沿岸國： N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 VI 章、第 XII 章</td><td rowspan="9">建議做法：

考量本案為「僅提供相關單位參考使用之建議性質文件或規範」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政指導」類別。

考量我國目前並無使用該資訊表之情形，故建議存參，日後有需要時再行公告。</td><td rowspan="9">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">經修訂之固體散裝貨物之貨物資訊表
Revised form for Cargo Information for Solid Bulk Cargoes</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用 SOLAS 第 VI 章裝載大量散裝固體貨物(不含穀物)之船舶</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關(含航務中心(PSC))、船舶所有人、認可組織(RO)</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>資訊性文件</td><td>生效日期：</td><td>2025.01.01，主管機關可自願提前 1 年實施(即 2024.01.01)(配合 MSC.539(107)決議案)</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：請會員國邀請有關單位(託運人)使用本通告表格撰寫貨物資訊
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.539(107)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：IMO 發現載運固體散裝貨物時，在國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC Code)及 SOLAS XII/10 之規定中對於貨物裝載資訊有所差異(IMSBC Code 缺漏了「散裝密度(Bulk density)」)。故，MSC 107 採納了 IMSBC Code 修正案(MSC.539(107))，將「散裝密度」納入 IMSBC Code 的貨物資訊規定中。
二、 因應上述背景，IMO 發布本通告提供固體散裝貨物的貨物資訊表(FORM FOR CARGO INFORMATION FOR SOLID BULK CARGOES)格式範本，以統一紀錄之格式內容，並鼓勵有關單位(託運人)使用本通告表格撰寫貨物資訊。
三、 在 IMSBC Code 修正案(MSC.539(107)決議案)生效前(2025.01.01，但主管機關可自願提前 1 年實施，IMO 要求港口國檢查官員(Port State Control Officer, PSCO)注意到此通告。

FORM FOR CARGO INFORMATION FOR SOLID BULK CARGOES
<table><tr><td colspan="2">BCSN</td></tr><tr><td>Shipper</td><td>Transport document number</td></tr><tr><td>Consignee</td><td>Carrier</td></tr><tr><td>Name/means of transport
Port/place of departure
Port/place of destination</td><td>Instructions or other matters</td></tr><tr><td>General description of the cargo
(Type of material/particle size)</td><td>Gross mass (kg/tonnes)</td></tr><tr><td>Specifications of bulk cargo, if applicable:
Stowage factor:
Bulk density (as required by SOLAS regulation XII/10):
Angle of repose, if applicable:
Trimming procedures:
Chemical properties if potential hazard*
* e.g. class and UN No. and/or MHB hazard(s)</td><td></td></tr><tr><td>Group of the cargo
□ Group A and B
□ Group A
■ Group B
□ Group C</td><td>Transportable moisture limit
For group A and B and group A cargoes

Moisture content at shipment
For group A and B and group A cargoes</td></tr><tr><td>Classification relating to MARPOL Annex V
□ harmful to the marine environment
■ not harmful to the marine environment</td><td>Additional certificate(s)*
■ Certificate of moisture content and transportable moisture limit
□ Weathering certificate
■ Exemption certificate
□ Other (specify)
* If required</td></tr><tr><td>Relevant special properties of the cargo (e.g. highly soluble in water)</td><td></td></tr><tr><td>DECLARATION
I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be loaded.</td><td>Name/status, company/organization of signatory

Place and date

Signature on behalf of shipper</td></tr></table></td></tr>
</table>

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">19.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1665</td><td rowspan="10">三、 會員國：
(一) 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。
(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、建議或程式，採用發布施行。
(三) 有關 STCW 相關證書之簽發，我國法令並無規範一定須為紙本。
四、 船旗國、港口國、沿岸國：N/A</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">STCW 第 I 章</td><td rowspan="9">建議做法：

會員國可決定該國船員證書是否使用電子格式，並非強制要求(但是若要用電子證書就要符合本準則，故本案建議可將相關資訊提供予航港局船員組參考。</td><td rowspan="9">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">船員電子證書使用準則
Guidelines on the Use of Electronic Certificates of Seafarers</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</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>準則(建議性)</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：IMO 提供船員電子證書使用準則，供欲使用之會員國使用。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.540(107)、MSC.541(107)</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：因應 MSC.540(107)決議案，IMO 修訂 1978 年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)，重新訂定船員相關證書之定義，後續船員證書將可以接受使用紙本或電子之形式。
二、 本案 IMO 針對電子證書之管理、控制及認證提供相關指引，內容包含電子證書之驗證、安全保障、資料格式、物理保存方式、隱私、特徵等。
三、 有關電子證書：
(一)、簽發或認可電子證書之主管機關應提供證書之驗證方式。
(二)、應能透過船上網路驗證電子證書之真實性。
(三)、電子證書的簽發、存儲和驗證方法以及涉及主管機關的任何證書數據交換的程序應由主管機關製定和批准。該程序應包括為確保防止欺詐和安全漏洞而採取之所有必要措施。
(四)、使用電子證書之主管機關，因確認電子證書：
i. 有效性和一致性符合相關國際法規要求之格式及內容（如適用）；
ii. 不受主管機關授權以外之編輯、修改或修訂；
iii. 提供唯一識別號碼和用於驗證之其他數據；
iv. 可確認證書之發行來源。
四、 邀請使用電子證書之主管機關，透過應全球綜合航運資訊系統(GISIS)向 IMO 回報。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
20.	通告案號：	MSC.1/Circ.1666		一、船旗國： (一) 我國已於 2017 年 06 月 16 日依據船舶法 101 條以交航（一）字第 10698001632 號採用 MSC.391 95）決議案(無另訂子法規則，國內目前亦無使用氣體燃料作為動力之船舶)。 (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) 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 (國輪國際航線目前無使用氣體燃料作為動力之船舶)。 二、港口國、沿岸國： N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS II-1			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 考量我國目前尚無此種船舶，故建議可暫不處理，待後續我國有使用液化石油氣(LPG)燃料之船舶時再以「行政規則」方式辦理，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	同國際航線做法
	中英文標題：	船舶使用液化石油氣(LPG)燃料之臨時安全準則 Interim Guidelines for the Safety of Ships Using LPG Fuels				
	適用船舶	使用液化石油氣(LPG)作為燃料之船舶				
	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：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供船舶設計之臨時規範，供有關單位參考使用。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	IGF Code、HKMSINs - No. 60/2023				
	摘要內容：	一、 背景：國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)僅針對使用液化天然氣(LNG)作為燃料之船舶製定詳細規定，其它低閃點燃料(如：液化石油氣(LPG))僅需符合等效性設計(IGF Code 規則 2.3) 二、 本臨時準則針對使用 LPG 作為燃料之船舶，提供一份國際標準。依據 LPG 性質，對機械、設備及系統的布置、安裝、控制及監測作出規定，以盡可能減少對船舶、船員和環境的危險。 三、 本臨時準則考量 LPG 之特性，補充額外要求(如：因應 LPG 之物理性質(密度)有油氣積聚之風險，故針對此特性製定額外通風要求)，章節概要整理如下： (一)、 目標和功能要求 (二)、 一般規定 (三)、 船舶設計與佈置 (四)、 燃料圍護系統 (五)、 材料和總管設計 (六)、 加油 (七)、 燃料供應 (八)、 動力裝置(含推進及其他用氣裝置) (九)、 防火安全 (十)、 防爆 (十一)、 通風 (十二)、 電氣設備 (十三)、 控制、監控和安全系統 四、 除本準則外，因應 SOLAS 第 II-1 章 G 部分(使用低閃點燃料之船舶)之要求，船舶仍須符合 IGF Code 之規定。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">21.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1667</td><td rowspan="10">同 MSC.1/Circ.1666。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 II-2 章</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。</td><td rowspan="9">同國際航線做法</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)中有關燃料準備室不得位於露天甲板之統一解釋
Unified Interpretation of Requirements in the IGF Code for Fuel Preparation Rooms not Located on an Open Deck</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</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>統一解釋</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供會員國落實 SOLAS 公約有統一之標準。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">IGF Code、HKMSINs - No. 65/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 背景：國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)A-1 部分第 5.8 節之要求:「燃料準備室應位於露天甲板上，除非按照艙櫃連接處所之規定進行佈置和安裝」
二、 本通告澄清了將某些燃料艙接頭空間要求應用於非露天甲板上之燃料準備室之設計：
(一)、5.11.3(封閉空間內入口和其他開口之佈置規定)以及 12.5.3.2 中所述危險區域(Hazardous area zone 2)：
1 5.11.3(封閉空間內入口和其他開口之佈置規定)中之螺栓艙口要求，以及 12.5.3.2 中所述危險區域 2(Hazardous area zone 2)要求不適用於位於甲板下方的燃料準備室(Fuel preparation room)，除非該空間也可適用 2.2.15.3 定義為燃料艙接頭空間(Tank connection space)。
2 通向船上另一封閉處所（非危險處所）之燃料準備室，應按 5.11.2 之規定安裝氣匣(airlock)。
3 直接通往露天甲板或甲板上部分圍蔽空間之燃料準備室不需要氣匣。如果沒有氣匣，門外區域將根據 12.5.2.4 和 12.5.3.1 視為為危險區域。
(二)、針對有關舭水井(bilge well)之規定：說明 15.3.2 中有關舭水水井之要求，僅適用於位於甲板下方之燃料準備室，且前提是該燃料準備室為處理液態燃料。(即液位指示器和溫度感測器，不必適用於僅處理氣體燃料之燃料準備室。)
三、 補充，依據 IGF 章程：
(一)、燃料準備室(Fuel preparation room)：指包含用於燃料準備目的的泵、壓縮機和／或熱交換器的任何空間。
(二)、燃料艙接頭空間(Tank connection space)：指包含所有燃料艙接頭和燃料艙必需閥件的圍蔽空間</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
22.	通告案號：	MSC.1/Circ.1668		一、 船旗國： (一)、查我國船舶法 37 條及船舶法 33 條可做為其授權依據，故國內航線之船舶可引用該章程標準。 (二)、有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條（適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書並於船舶法第 92 條規定相關罰則。故我國國際航線適用 SOLAS 船舶皆已依據公約要求持有 SOLAS 證書並完成檢驗證明符合公約規定 (三)、依據船舶法第 33 條：裝載大量散裝固體、液體、氣體貨物或散裝貨油之船舶，應符合下列條件： (1) 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。 (2) 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。 (3) 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	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 VII 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	同國際航線做法
	中英文標題：	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)中有關液化天然氣(LNG)加注船上安裝之加注歧管布置之統一解釋 Unified Interpretation of Bunkering Manifold Arrangements Fitted on LNG Bunkering Ships in the IGC Code				
	適用船舶	SOLAS 適用之液化天然氣(LNG)加注船				
	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：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供會員國落實 SOLAS 公約有統一之標準。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	IGC Code、HKMSINs - No. 66/2023				
	摘要內容：	一、 背景： (一)、LNG 用作燃料可減少空氣污染物排放，而且碳含量比重油(HFO)低，故隨著 LNG 加注需求上升，其所需之基礎設施也隨之演變。現除過往 LNG 槽車對船舶之加注做法外，亦發展出透過 LNG 加注船對使用 LNG 作為動力之船舶進行燃料加注。 (二)、由於 LNG 加注船之特殊性，部分船舶可能配備額外之貨物轉運設備(包括轉運裝載臂、加油臂、轉運軟管、減速器、短管件和轉運軟管捲盤)，但此類設備是否適用於 IGC Code 並未明確說明。 二、 該統一解釋旨在控制液化天然氣(LNG)加注船所配備之貨物傳輸設備(cargo transfer equipment)區域洩露安全風險。 三、 因應上述背景(二)，故 IMO 發布本統一解釋，說明此類貨物傳輸設備應被視為貨物歧管的一部分，符合 IGC 貨物區火災探測和防火規則第 11.3.1.4、11.3.1.5、11.4.1、11.4.3 和 18.10.3.2 段的規定（如易熔元件(fusible elements)、緊急切斷功能、水霧系統、乾粉滅火系統和承接盤）以及船體低溫保護。				

			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)、我國於2016年3月11日以交航（一）字第10598000281號採用 MSC.370(93))「國際船舶運散裝液化氣體構造與設備章程修正案」。並於2020年2月20日交航（一）字第10998000171號採用MSC.441(99)「國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程修正案」 二、 港口國、沿岸國： N/A		

審核人員(3位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
23.	通告案號：	MSC.1/Circ.1669		同 MSC.1/Circ.1668。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 VII 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	同國際航線做法
	中英文標題：	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)之統一解釋 Unified Interpretation of the IGC Code				
	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：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供會員國落實 SOLAS 公約有統一之標準。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	IGC Code、HKMSINs - No. 67/2023				
	摘要內容：	一、 依據 IGC Code 規則 4.20，船舶在首次滿載和卸貨時應進行相關驗證，包含貨艙圍護之整體性能、加熱裝置、冷點(cold spots)及保溫情況、管路系統，以及警報系統。本通告提供統一做法，以使驗船師需驗證和檢查的範圍和內容更明確。 二、 本通告針對上述驗證之情形提供統一做法： (一)、在交船但尚未完成首次滿載和卸貨時之驗證時，可先有條件(conditionally)核發船級證書及適載證書時(註：該條件可註明於船級證書上或載於船級之紀錄上(Condition of Class in the ship's Record)； (二)、首次裝載及卸貨時，驗船師應在場驗證； (三)、驗船師可藉由於新船建造階段時之氣體試驗(new building gas trial)時確認該船已符合該統一解釋第五段所述之相關檢查規定，但以下測試項目僅可藉由首次滿載及卸貨時進行驗證： (1). 審查貨艙壓力、溫度和液位指示系統之日誌及警報報告； (2). 審查再液化裝置(若有安裝)之運行紀錄良好； (3). 在裝有薄膜艙櫃(membrane tank)之船舶上，檢查堰艙和內殼溫度感測器之紀錄，以驗證相關數值不低於所選鋼種之允許溫度； (4). 堰艙加熱系統（如果正在運行）； (5). 審查冷點檢查日誌；和 (6). 審查液體貨物高液位警報之日誌。如果貨物條件不允許進行測試，驗船師應要求在首次貨物條件允許之情況下進行測試。建議船長將相關測試記錄於船舶航海日誌中，航海日誌應在第一次年度檢驗以前進行驗證。 三、 另本案提供在首次裝載及卸貨時，可執行之驗證項目、測試項目，以及應向船長索取之相關文件。 四、 補充：後續 IACS UI GC 13（Rev.2）將依據本通告進行修訂。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輗 吳昌政 葉德生

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
24.	通告案號：	MSC.1/Circ.1670		三、船旗國： (一) 我國已於 2017 年 06 月 16 日依據船舶法 101 條以交航（一）字第 10698001632 號採用 MSC.391（95）決議案(IGF Code)，惟並無為此另訂子法規則（國內目前亦無使用天然氣作為動力之船舶)。 (二) 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) 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、沿岸國：N/A	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 II-2 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	同國際航線做法
	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(IGF Code)之統一解釋 Unified Interpretation of the IGF Code				
	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、認可組織(RO)				
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供會員國落實 SOLAS 公約有統一之標準。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	IGF Code、HKMSINs - No. 68/2023				
	摘要內容：	一、 本通告針對 IGF Code 9.2.2 條所述：「將燃料輸送到燃料消耗裝置(consumer)之管路系統，其設計應能在一道屏壁(barrier)失效時，不會導致管路系統洩漏到周圍區域，從而對船上人員、環境或船舶造成危害」提供統一解釋： (一)、為了符合 IGF Code 第 A-1 部分 9.2.2、9.6.1 和 7.3.6.3 條之要求，應設置兩道獨立的安全屏壁，同時盡可能減少使用法蘭連接。不應使用任何單一通用法蘭(single common flange)或其他部件，因為若該單一部件發生故障可能會突破主屏壁和次屏壁，並可能導致氣體洩漏到周圍區域，而對船上人員、環境或船舶造成危害。 (二)、單一通用法蘭若具有兩個密閉系統，可接受用於燃氣消耗裝置(gas consumer)(包括燃氣消耗裝置(GCU)、鍋爐和主機上的部件，如燃氣調節裝置)的連接處。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
25.	通告案號：	MSC.1/Circ.1671		五、 背景：我國已於 2016 年 11 月 3 日「交航(一)字第 10598001881 號公文」公告採用「2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程」，並自 2016 年 11 月 3 日生效。 六、 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。 七、 締約國： (一) 我國環境部(原行政院環境保護署)已於 2022 年 5 月 1 日依據「廢棄物清理法」公告「限制含石綿產品輸入」，並自 2023 年 5 月 1 日生效，其內容如下： 禁止含石綿產品輸入。但有下列情形之一者，申請者應出具證明文件，經中央主管機關審查核准後，不在此限： 1. 保護民眾和軍事用途所必須。 2. 作為研究、試驗、教育用途。 3. 無法取得適當之不含石綿成分產品之替代品。 (二) 我國環境部(原行政院環境保護署)、勞動部、衛福部、經濟部及內政部共同建立「石綿危害資訊專區」，供各單位查找相關石綿之規定及處理方式等。 八、 我國目前尚無此種船舶。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 考量我國尚無海上移動式鑽探裝置，故建議可暫不處理，待後續有相關船舶時再以「行政規則」方式處理，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 現今因我國國輪無論國際航線或國內航線皆無此種船舶，並無迫切需求，故可暫不處理。 待日後有需求時，可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 MODU Code，僅於規則中律定監理事宜。
	中英文標題：	履行 2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程規則 2.10.3、1989 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程規則 2.8.2 以及 1979 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程規則 2.7.2 之統一解釋 Unified Interpretation on Implementation of Regulation 2.10.3 of the 2009 MODU Code, Regulation 2.8.2 of the 1989 MODU Code and Regulation 2.7.2 of the 1979 MODU Code				
	適用船舶	海上移動式鑽探裝置(MODU)				
	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：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供會員國落實 MODU Code 有統一之標準。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	MSC.545(107)、MSC.546(107)以及 MSC.547(107)				
	摘要內容：	一、 背景：MSC107 採納之 MSC.545(107)、MSC.546(107)以及 MSC.547(107)，已要求禁止所有海上移動式鑽探裝置(MODU) (含新造和現成之 MODU)新安裝含有石綿的材料。 二、 本通告說明履行上述決議案要求之實際做法如下： (一)、不得安裝含有石綿之材料。 (二)、2024 年 1 月 1 日前存放在船上的材料不被禁止保留在船上，但若要安裝使用，須證明其不含石綿。 (三)、應透過材料之無石綿聲明(asbestos-free declarations)證明船上未含有石綿。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輝 吳昌政 葉德生

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
26.	通告案號：	MSC.1/Circ.1672			一、 背景：我國已於 2016 年 11 月 3 日「交航(一)字第 10598001881 號公文」公告採用「2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程」，並自 2016 年 11 月 3 日生效。 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、 締約國： (一) 我國環境部(原行政院環境保護署)已於 2022 年 5 月 1 日依據「廢棄物清理法」公告「限制含石綿產品輸入」，並自 2023 年 5 月 1 日生效，其內容如下： 禁止含石綿產品輸入。但有下列情形之一者，申請者應出具證明文件，經中央主管機關審查核准後，不在此限： 1. 保護民眾和軍事用途所必須。 2. 作為研究、試驗、教育用途。 3. 無法取得適當之不含石綿成分產品之替代品。 (二) 我國環境部(原行政院環境保護署)、勞動部、衛福部、經濟部及內政部共同建立「石綿危害資訊專區」，供各單位查找相關石綿之規定及處理方式等。 四、 我國目前尚無此種船舶。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A				**建議做法：** 考量我國目前尚無此種船舶，且本案為建議性準則，故建議可毋須處理。	同國際航線做法。
	中英文標題：	海上移動式鑽探裝置含有石綿材料之維護及監測準則 Guidelines for Maintenance and Monitoring of Materials Containing Asbestos on Board MODUs					
	適用船舶	海上移動式鑽探裝置(MODU)					
	影響對象	主管機關、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：	毋須翻譯					
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供石綿監管之實質做法，各會員國之 MODU 應依本準則處理船上含石綿之設備及材料。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A					
	相關文件：	MSC.1/Circ.1671、MSC.545(107)、MSC.546(107)以及 MSC.547(107)					
	摘要內容：	一、 背景：MSC107 採納之 MSC.545(107)、MSC.546(107)以及 MSC.547(107)，已要求禁止所有海上移動式鑽探裝置(MODU) (含新造和現成之 MODU)新安裝含有石綿的材料。 二、 本準則之目的，在於提供主管機關、船舶所有人/營運人以及船舶管理公司一指引，以處理船上現有含石綿之設備。以減少 MODU 營運、維修/改裝期間船上人員接觸石綿之情況。 三、 後續石綿之處理措施建議整理如下： (一)、含石綿材料之維修或清除應由專門人員進行。如果 MODU 之船上人員參與緊急維修工作，應遵守本案通告附錄 1(維護和監測計畫)中所列之特殊措施； (二)、應有安全保留廢棄石綿並於最終交由岸上處置之程序； (三)、根據本指南的規定，應指定一名對船上含石綿材料維護和監測之負責人。 (四)、應透過監測計畫以及本通告附件 1 之清單，評估船上含石綿材料之狀況，以利後續船舶制定相關計畫時使用。					

審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生

MSC107 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">建議做法與監管方式</th></tr>
<tr><td rowspan="10">27.</td><td>通告案號：</td><td colspan="3">MSC.1/Circ.1673</td><td rowspan="10">一、 船旗國：
(一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。
(二) 依我國船舶法 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。
(三) 船舶檢查規則第 3 條：
(1) 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。
(2) 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。
二、 港口國、沿岸國： N/A。</td><td>國際航線</td><td>國內航線</td></tr>
<tr><td>公約章節/附錄：</td><td colspan="3">SOLAS 第 II-1 章</td><td rowspan="9">建議做法：
(建議主政單位：航港局船舶組)

考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。

建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。</td><td rowspan="9">本案為 SOLAS 公約適用時機之統一解釋，與國內航線無關，建議無須處理。</td></tr>
<tr><td>中英文標題：</td><td colspan="3">海上人命安全國際公約第 II-1 章規則 1.1.3 之統一解釋
Unified Interpretation of SOLAS Regulation II-1/1.1.3</td></tr>
<tr><td>適用船舶</td><td colspan="3">適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)</td></tr>
<tr><td>影響對象</td><td colspan="3">主管機關、認可組織(RO)、船舶所有人</td></tr>
<tr><td>類型(性質)：</td><td>統一解釋</td><td>生效日期：</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>翻譯需求：</td><td colspan="3">毋須翻譯</td></tr>
<tr><td>本案應採之行動及裁量事項：</td><td colspan="3">1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供會員國落實 SOLAS 公約有統一之標準。
2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：
船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A</td></tr>
<tr><td>相關文件：</td><td colspan="3">MSC.474(102)、MSC.482(103)、HKMSINs - No. 63/2023</td></tr>
<tr><td>摘要內容：</td><td colspan="3">一、 本通告針對 MSC.474(102)和 MSC.482(103)決議案修正之 SOLAS 第 II-1 章中，所述「2024 年 1 月 1 日之前建造的船舶」和「2024 年 1 月 1 日以後建造之除散裝船和液貨船以外之多貨艙貨船」之適用範為提供統一解釋。
(在文件中有提及上述名詞，但並未明確定義)
二、 依據 SOLAS 第 II-1 章規則 1.1.1.1，「2024 年 1 月 1 日之前建造的船舶」係指：交船日期為 2024 年 1 月 1 日以後，且在 2028 年 1 月 1 日前，並滿足下述條件之一的船舶：
(一)、建造合約日期為 2020 年 1 月 1 日以後，但在 2024 年 1 月 1 日前；或
(二)、沒有建造合約，安放龍骨或類似建造階段日期為 2020 年 7 月 1 日以後，但在 2024 年 7 月 1 日前；
三、 「2024 年 1 月 1 日以後建造之除散裝船和液貨船以外之多貨艙貨船」，應遵守 SOLAS 第 II-1 章規則 1.1.3.2 之定義，即：
(一)、建造合約於 2024 年 1 月 1 日以後簽訂；
(二)、在沒有建造合約下，2024 年 7 月 1 日以後安放龍骨或處於類似建造工階段；
(三)、交船日期在 2028 年 1 月 1 日以後。</td></tr>
<tr><td colspan="8">審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生</td></tr>
</table>

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
28.	通告案號：	MSC.1/Circ.1674		一、 船旗國： (一) 我國交通部已於 2000 年 1 月 29 日交航 89 字第 018874 號公文，公告採納實施「1974 海上人命安全國際公約」(SOLAS)1988 年議定書。 (二) 依我國船舶法 30 條已要求我國國際航線國輪，應依國際公約之規定施行檢查並具備公約規定之證書；並於船舶法第 92 條規定相關罰則。 (三) 船舶檢查規則第 3 條： (1). 船舶應分別施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查。 (2). 航行國際航線適用國際公約規定之船舶應依海上人命安全國際公約、防止船舶污染國際公約、船舶有害防污系統管制國際公約、海上避碰規則國際公約、海事勞工公約、特種用途船舶安全章程及其議定書、修正案規定施行檢查。 (四) 我國已於 2008 年 12 月 31 日「交航字第 0970058381 號公文」，公告採用「2000 年高速船安全國際章程」，並自 2008 年 12 月 31 日生效。 (五) 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	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 III 章、第 X 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 考量本案為「IMO 或國際船級協會聯合會（IACS）等國際組織之補充相關準則、統一解釋、指南或性能標準等說明」，屬「決議及通告案內國法化處理原則」之「行政規則」類別。 建議函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。	**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 建議可配合本案統一解釋，於下次修正我國「船舶設備規則」時，同步調整第 69 條、附件乙之四，以及附件乙之七中有關防水手電筒之要求。
	中英文標題：	國際救生設備章程(LSA Code)、1994 年及 2000 年國際高速船安全章程(HSC Code)之統一解釋 Unified Interpretations of the LSA Code and the 1994 and 2000 HSC Codes				
	適用船舶	適用 SOLAS 之船舶(ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)				
	影響對象	主管機關、認可組織(RO)、船舶所有人				
	類型(性質)：	統一解釋	生效日期：	N/A		
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：IMO 提供該統一解釋，供會員國落實 SOLAS 公約有統一之標準。 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	SOLAS、LSA Code、HSC Code、HKMSINs - No. 69/2023				
	摘要內容：	一、 背景：國際救生設備章程(LSA Code)以及國際高速船安全章程(HSC Code)中，要求救生艇及救難艇中應具有一隻可發出摩斯信號之防水手電筒，並包含一組備用電池和備用燈泡，且裝在防水容器中。 二、 在實務上，有手電筒使用多個且獨立之發光二極管（LED）燈泡，但在上述規定中無法明確看出是否仍需提供備用燈泡。故 IMO 於本次會議發布統一解釋： (一)、如果 LED 電子手電筒中任何一個 LED 燈泡發生故障不影響其他 LED 燈泡正常工作，則不需要備用 LED 燈泡； (二)、可以接受提供額外的防水手電筒作為一套備用電池和備用燈泡之替代方案。				

			項之規則，由主管機關定之) (六) 查我國船舶設備規則，於防水手電筒之規定寫於第 69 條，另有關救生艇及救難艇之屬具，則列於附件乙之四及附件乙之七。 (1). 第 69 條：防水手電筒，應： 1. 構造及型式應適於施放摩斯信號，並完全水密。 2. 自二公尺之高處投至木板上，應不致受損。 3. 對距離三公尺直徑二五公分之圓形面照射光度，應在一〇〇燭光以上。 (2). 附件乙之四及附件乙之七：適於莫爾斯通信之防水電筒一支，連同置於防水容器之備用電池一組與備用燈泡一個。 二、 港口國、沿岸國： N/A		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輝 吳昌政 葉德生					

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
29.	通告案號：	MSC.1/Circ.1675		本通告與內國法化無關。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A			**建議做法：** 考量本案為「資訊性文件，僅提供相關單位參考使用」，屬「內國法化處理原則」之「其他」類別，毋須法制處理。 但建議可將相關文件提供予我國航港局港務組、經濟部產業發展署(原工業局)、臺灣港務公司、輪船商業同業公會全國聯合會、認可組織(RO)參考。	同國際航線做法。
	中英文標題：	國際航線船舶港口岸上電力供應(OPS)服務之安全操作臨時準則 Interim Guidelines on Safe Operation of Onshore Power Supply (OPS) Service in Port for Ships Engaged on International Voyages				
	適用船舶	國際航線船舶				
	影響對象	主管機關、經濟部產業發展署、船舶所有人、認可組織(RO)、臺灣港務公司				
	類型(性質)：	準則(建議性)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：會員國在制定岸上電力供應(OPS)之安全標準時可考慮本準則 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	HKMSINs - No. 61/2023				
	摘要內容：	一、 背景：為了解決船舶節能減排議題，岸上電力供應(OPS)之應用逐步增加。因此，IMO 發布本臨時準則，作為船舶在港口內安全使用 OPS 服務之國際標準，針對驗證、測試、操作、維護、文件紀錄和人員熟悉等方面提供指引，以促進船岸雙方之安全操作。 二、 本臨時準則不適用於進塢(docking)期間的電力供應，如乾塢和其它停航維護及維修。對於半自動和全自動的 OPS 程序，亦需進一步考量是否應用本臨時準則。 三、 OPS 系統之技術設計、安裝和測試要求，建議依據國際電工協會(IEC) IEEE 80005-1:2019 標準之港口公用設施連接第 1 部分：高壓岸電連接(HVSC)系統-一般要求(Utility connections in port – Part 1: High Voltage Shore Connection (HVSC) Systems – General requirements)或其它同等標準。 四、 由於 IEC/IEEE DIS 80005-3 標準之港口公用設施連接第 3 部分：低壓岸電連接(LVSC)系統-一般要求(Utility connections in port – Part 3 : Low Voltage Shore Connection (LVSC) Systems – General requirements)尚在制定當中，待該標準公布後，應修訂本臨時準則有關低壓程序之內容。 五、 本臨時通告提供 OPS 操作相關規定，包含通則、驗證及測試、操作、維護前的安全注意事項以及人員熟悉。 六、 有關 OPS 之驗證及測試，重點內容如下： (一)、首次靠港於岸上供應點之測試 1 在測試前，應酌情進行兼容性評估或技術分析，岸端及船端應交叉審查初次測試報告。高壓初步測試應符合 IEC/IEEE 80005-1:2019。 2 岸端及船端應在 OPS 連接前進行之測試，包含外觀檢查、開關設備組件(switchgear assembly)的電力頻率測試及電纜的電壓測試、絕緣電阻測量、接地電阻測量、保護裝置功能測試、聯鎖系統(interlocking system)功能測試、控制設備功能測試、等電位聯結監測測試或等效測試、相序				

		(phase-sequence)測試、電纜管理系統功能測試、綜合測試(證明岸端及船端的裝置能一起正常運作)、緊急停止功能測試。 3 前述之開關設備組件的電力頻率測試及電纜的電壓測試、絕緣電阻測量、接地電阻測量，只有在岸端或船端裝置停用超過 30 個月時才可進行。 (二)、多次靠港於岸上供應點之測試 1 應符合 IEC/IEEE 80005-1:2019 標準之要求。 2 若兩次靠港(同一岸上供應點)的間隔時間不超過 12 個月，且未對岸端或船端裝置進行任何變更，則應進行之測試，包含外觀檢查、確認接地沒有故障、電壓和頻率聲明、經授權的開關和連接程序、緊急停止功能測試。 3 若兩次靠港(同一岸上供應點)的間隔時間超過 12 個月，則應進行六(一)ii的測試。 (三)、應有由實體、操作和通訊程序所組成適當的跨界(cross-boundary)安全系統，並由船端及岸端負責人(Person in Charge, PIC)共同控制。該系統應有確保絕緣完整性之適當程序，如鎖定(lock out)/標記(tag out)。		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生					

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
30.	通告案號：	MSC.1/Circ.1676		一、船旗國： (一) 船舶無線電臺設置使用管理辦法第 6 條(船舶無線電臺之性能標準及裝設，應符合船舶設備規則第七編有關規定) (二) 有關船舶法子法相關內容，無線電信設備載於船舶設備規則第七編，內容包含設備之性能標準、配備標準以及維修之規定，並於第三章第 286 條訂定各船舶應符合之無線電信基本設備表：各類船舶應視其種類、噸位、船長、航線或作業海域，依下列各款規定配置無線電通信基本設備： (1). 適用海上人命安全國際公約船，依其航程所經海域之不同，應依附表七「適用海上人命安全國際公約船無線電通信基本設備表」之規定裝設。 (2). 非適用海上人命安全國際公約船應依附表八「非適用海上人命安全國際公約船無線電通信基本設備表」之規定裝設。 (3). 航行船舶船員最低安全配置標準第 7 條：航行船舶電信人員依船舶無線電通信設備分為非全球海上遇險及安全系統船舶無線電台及全球海上遇險及安全系統船舶無線電台，其最低安全配置應符合全球海上遇險及安全系統船舶航行當值最低安全配額表規定。 (三) 有關國際航線部分，依據船舶法第 30 條(適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	SOLAS 第 IV 章			**建議做法：** **(建議主政單位：航港局船舶組)** 雖本案為資訊性文件，但其涉及有關船舶設備性能標準之適用時機(對航商有實質影響性)。 建議本案以「行政規則」方式處理，將相關資訊函文周知我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，並置於航港局官網公約履行專區(安全)。 另因本案涉及 2024 年 1 月 1 日以後船上安裝相關設備之性能標準，故建議本案於 2023 年底前完成上述法制作業。 有關本案裁量事項，建議依據本通告之建議，允許船舶使用符合舊版性能標準之相關設備直至 2028 年 1 月 1 日。	**建議做法：** 此為 IMO 對於國際航線船舶適用設備性能標準之時機說明，與國內航線無關，建議毋須處理。
	中英文標題：	符合 MSC.511(105)、MSC.511(12)、MSC.511(105)決議案修訂之新版全球海上遇險及安全系統(GMDSS)設備性能標準可用性之延期 Delays Affecting the Availability of New GMDSS Equipment Compliant with the Revised Performance Standards Set Out in Resolutions MSC.511(105), MSC.512(105) and MSC.513(105)				
	適用船舶	SOLAS 第 IV 章 適用之船舶 (ex.國際航線 客船及總噸位 300 以上貨船)				
	影響對象	主管機關、認可組織(RO)、船舶所有人				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：請各會員國提供相關資訊給有關單位 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目：船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」：船旗國可允許船舶繼續使用舊版性能標準直至 2028 年 1 月 1 日。				
	相關文件：	MSC.511(105)、MSC.512(105)、MSC.513(105)、A.803(19)、A.804(19)、A.806(19)、HKMSINs - No. 53/2023				
	摘要內容：	一、 背景： (一)、IMO 於 MSC 105 次會議採納了 MSC.511(105)、MSC.512(105)，以及 MSC.513(105)決議案，針對 VHF、MF、MF/HF 和 Inmarsat-C 提供新的性能標準，並自 2024 年 1 月 1 日生效。 (二)、後續會員國指出，目前國際電工協會(IEC)之標準預計將延後發布，可能會產生實務上更換設備無法符合 IMO 性能標準之情形。 二、 基於上述背景，IMO 發布本通告，說明依據 MSC 105 次會議之相關決議案，要求 2024 年 1 月 1 日起安裝新的 VHF、MF、MF/HF 和 Inmarsat-C 並不切實際。邀請各會員國可考量將新版性能標準設備之更新時間點延後至 2028 年 1 月 1 日，並接受船舶繼續使用符合舊版性能標準之設備(A.803(19)、A.804(19)、A.806(19))。				

			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) 有關我國船舶設備規則第255條第 1 項第 21 款（一）之定義：「適用海上人命安全國際公約船：適用一九七四年海上人命安全國際公約之一九八八年修正案所規定之航行國際航線船舶，及總噸位三百以上之航行國內航線船舶」。 二、港口國 、沿岸國：N/A。 三、III 未詳盡清單所述之會員國權責： (一) 中華電信股份有限公司配合 IMO 規定於 1992 年奉交通部以交航(81)字第 003599 號函辦理實施 GMDSS，於 2000 年完成建置並於 2001 年正式啟用，先後於 2012 年及 2015 年進行 VHF、MF/HF、NAVTEX 及海岸電臺等設施之主備援系統之汰換建置。 (二) 另交通部已於 2020 年 3 月 23 日交航字 10950033101 號公告自 2021 年 1 月 1 日海岸電台業務由交通部航港局依商港法第 57 條辦理。		
審核人員(3 位以上驗船師簽章)：吳金輸 吳昌政 葉德生					

MSC107 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)	建議做法與監管方式	
31.	通告案號：	MSC.4/Circ.267		一、 本通告與內國法化無關。 二、 補充：有關海盜或武裝搶劫之因應，我國依據航業法第 27 條，訂有「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」。	國際航線	國內航線
	公約章節/附錄：	N/A			**建議做法：** 本案屬「內國法化處理原則」之「其他」類別中的宣導性質或尚未產出具體內容之案件，無須法制處理。	**建議做法：** 本案與國內航線無關，建議毋須處理。
	中英文標題：	有關海盜和武裝搶劫船舶行為回報之年度報告-2022 年 Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report – 2022				
	適用船舶	N/A				
	影響對象	主管機關、船舶所有人				
	類型(性質)：	其他(資訊性文件)	生效日期： N/A			
	翻譯需求：	毋須翻譯				
	本案應採之行動及裁量事項：	1.應採取之行動：無 2.是否有主管機關須認可、解釋或裁定(例:to the satisfaction of the administration)項目： 船旗國、會員國、沿岸國、港口國「過往裁量事項」及「新增裁量事項」: N/A				
	相關文件：	N/A				
	摘要內容：	一、 本案係依據海事安全委員會 (MSC)要求，秘書處針對向 IMO 回報之所有海盜及武裝搶劫事件發布綜合報告，並附上區域情況分析。 二、 本文件的附件提供了上述訊息的細目分類如下： (一)、附件 1：為按每個地理區域發生時間順序列出在 2022 年發生或未遂的所有海盜和武裝搶劫船舶行為； (二)、附件 2：對在 2022 年發生之海盜和武裝搶劫船舶行為之區域分析； (三)、附件 3：2022 年期間所回報發生或嘗試進行之海盜和武裝搶劫船舶行為之區域分析； (四)、附件 4：自 1984 年起，全球海盜或武裝搶劫事件發生之統計數據； 和 (五)、附件 5：2022 年在索馬利亞沿海水域發生及嘗試進行之海盜和武裝搶劫行為。				

審核人員(3 位以上驗船師簽章)： 吳金輸 吳昌政 葉德生

附件 3(A3)

相關 IMO 文件翻譯稿

目錄

MSC.496(105)..... A3-1

MSC.497(105)..... A3-43

MSC.499(105)..... A3-65

MSC.503(105)..... A3-89

MSC.506(105)..... A3-102

MSC.518(105)..... A3-107

MEPC.343(78) A3-119

MEPC.344(78) A3-121

MEPC.345(78) A3-124

MEPC.346(78) A3-126

MEPC.347(78) A3-155

MEPC.348(78) A3-161

MSC.1/Circ.1362/Rev.1 ..... A3-170

MSC.1/Circ.1647..... A3-175

MSC.1/Circ.1649..... A3-188

MEPC.359(79) A3-207

MEPC.360(79) A3-211

MEPC.361(79) A3-214

MEPC.362(79) A3-216

MSC.520(106)..... A3-220

MSC.521(106)..... A3-223

MSC.523(106)..... A3-226

MSC.524(106)..... A3-229

MSC.525(106)..... A3-232

MSC.526(106)..... A3-240

MSC.527(106)..... A3-242

MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2 ..... A3-267

MEPC.1/Circ.905 ..... A3-271

「越控啟動主機功率限制/軸功率限制之報告格式(使用儲備功率以及重新啟動主機功率限制/軸功率限制)」..... A3-273

翻譯字詞對照表..... A3-274

附錄3

MSC.496(105)決議案
(2022年4月28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 章規定外適用之本公約附錄修正程序，

在其第105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日起被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一本公約締約國政府、或擁有商船合計噸位數不少於世界商船總噸數50%之締約國政府已通知秘書長其反對該修正案；

3 邀請本公約各締約國政府注意，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、艙區劃分及穩度、機器及電氣設備

D 部分
電氣設備

規則42 — 客船應急電源

1 第2.2.2.3段由下列替代：

".3 規則第IV/11.1.1和IV/11.1.2條所規定之中頻/高頻無線電設備。"

規則43 — 貨船應急電源

2 第2.3.2.3段由下列替代：

".3 第IV/11.1.1和IV/11.1.2條所規定之中頻/高頻無線電設備。"

第 III 章
救生設備及裝置

B 部分
對船舶及救生設備之規定

規則6 — 通信

3 第1、2、2.1、2.1.1、2.1.2和2.2段由下列替代：

"1 [保留*]

2 [保留*]

* 有關雙向特高頻無線電話裝置及搜救定位裝置之規定已移至第IV章(參考MSC.496(105)決議案)。特意將第1和2段保留空白，以避免對現有規則重新編號。"

第 IV 章
無線電通信

4 第IV章之本文由下列替換：

"A 部分
總 則

規則1 — 適用範圍

1 除非另有明確規定，本章適用於本規則所適用之所有船舶、和總噸位300及以上之貨船。

2 本章不適用航行於北美洲大湖區及其相連水域和支流內之船舶，東至加拿大魁北克省蒙特利爾的聖朗貝爾船閘下游出口處為止。但這些船舶在其他情況下應適用本規則。[1]

3 本章之規定不應阻止任何遇險之船舶、救生艇筏或人員採用任何手段以引起注意、表明其位置和獲得幫助。

規則2 — 術語及定義

1 就本章而言，各術語定義如下：

.1 *AIS-SART 係*指能夠在AIS專用頻率(161.975 MHz (AIS1)和162.025 MHz (AIS2))上操作之自動識別系統搜救發送器。

.2 *駕駛台與駕駛台通信*係指船舶之間在通常駕駛船舶之位置進行的安全無線電通信。

.3 *連續無線電當值*係指相關之無線電和守聽當值不得中斷，但當船舶的接收能力因自身通信被削弱或阻斷時、或當設備處於定期保養或檢查時所致之短暫間隔除外。

.4 *數位選擇呼叫(DSC)*係指使用數位編碼，使一個無線電臺能與另一個或一組電臺建立聯繫並傳遞資訊，且符合國際電信聯盟無線電通信部門(ITU-R)有關建議之一種技術。

.5 *應急指位無線電示標(EPIRB)*係指在406.0-406.1 MHz頻段操作、能夠通過衛星向救難協調中心發射遇險警報和發射現場定位信號的發送器。

.6 *一般無線電通信*係指除了遇險、緊急和安全通信以外之通信。

.7 *全球海上遇險與安全系統(GMDSS)*係指一執行規則第4.1.1條中所列功能之系統。

.8 *GMDSS識別碼*係指可被傳輸以唯一識別船舶或其相關救難艇和救生艇筏的資訊。這些識別碼包括船舶呼號、水上行動業務識別碼(MMSI)、EPIRB十六進位識別碼、及經認可之移動衛星業務識別碼與設備序號。

[1] 此類船舶應符合載於加拿大與美國之間相關協定之安全無線電通信特殊要求。

.9 *定位*係指尋找遇險的船舶、飛機、救生艇筏或人員之過程。

.10 *海事安全資訊(MSI)*[2] 係指向船舶廣播之航行和氣象警報、氣象預報和其他與安全有關之緊急訊息。

.11 *雷達SART* 係指在9.2-9.5 GHz 頻段內的雷達頻率上操作之搜救詢答機。

.12 *無線電規則*係指在任何特定時間生效的、補充國際電信聯盟章程及公約之無線電規則。

.13 *經認可之移動衛星服務*係指任何通過衛星系統營運、並經本組織認可用於GMDSS的服務。

.14 *406 MHz上的衛星服務*係指通過具有全球可用性之衛星系統營運之服務，旨在偵測於406.0-406.1 MHz頻段內發射的EPIRBs。

.15 *A1海域*係指至少由一個特高頻(VHF)海岸電臺無線電話所覆蓋的區域，可提供連續DSC警報，該區域可由各締約國政府界定。[3]

.16 *A2海域*係指除A1海域以外，至少由一個中頻(MF)海岸電臺無線電話所覆蓋的區域，可提供連續DSC警報，該區域可由各締約國政府界定。[3]

.17 *A3 海域*係指除A1和A2海域以外，由船載船舶地球電臺支援的經認可之移動衛星服務所覆蓋的區域，可提供連續警報。

.18 *A4海域*係指A1、A2和 A3海域以外之區域。

2 本章中使用的其它術語和縮寫，若在無線電規則和可能經修正的1979年海上搜尋與救助國際公約中已有定義，其意義應同無線電規則和搜救公約之定義。

規則3 — 豁免

1 各締約國政府認為，不違背本章的要求非常重要；但若符合下列條件，主管機關可准許個別船舶部分或有條件地豁免規則第7至11條之要求：

.1 此類船舶符合規則第4條之功能要求；和

.2 主管機關已考慮到該豁免可能對所有船舶的安全及服務效率所造成之影響。

2 僅在下列情況下才可准予第1段之豁免：

.1 若影響安全之條件使得完全適用規則第7至11條為不合理或不必要；或

.2 在特殊情況下，船舶在其設備所適合的一個或多個海域外之單次航行。

3 各主管機關應向本組織報告依照第1和2段所准予之所有豁免，並敘明核准這些豁免之理由。[4]

[2] 參考*IMO/IHO/WMO關於海事安全資訊之聯合手冊*(經修訂之MSC.1/Circ.1310號通告)。

[3] 參考*《提供全球海上遇險與安全系統(GMDSS)之無線電服務》*(MSC.509(105)決議案)。

[4] 應通過本組織之全球整合航運資訊系統(GISIS)回報豁免，並參考*《依照1974年SOLAS公約及其修正案簽發豁免證書》*(經修正之SLS.14/Circ.115號通告)。

規則4 — 功能要求[5]

1 在海上航行之每艘船舶應能夠：

.1 執行GMDSS功能，其中包括如下：

.1 由至少兩台分開且獨立之無線電裝置，使用不同之無線電通信服務發送船對岸遇險警報；

.2 接收岸對船傳送之遇險警報；

.3 發送及接收船對船之遇險警報；

.4 發送及接收搜救協調通信；

.5 發送及接收現場通信；

.6 發送及接收定位信號；[6]

.7 接收MSI；[7]

.8 發送及接收緊急和安全通信；及

.9 發送及接收駕駛台與駕駛台通信；及

.2 發送及接收一般無線電通信。

規則4-1 — 全球海上遇險與安全系統衛星提供者

海事安全委員會應決定依照本章的規定為GMDSS提供經認可之移動衛星服務的評估、認可、審查和監督的標準、程序與安排。[8]

B 部分
締約國政府之承諾[9]

規則5 —無線電通信服務之提供

1 各締約國政府承諾在其認為可行和必要時，獨自或與其他締約國政府合作，為移動衛星服務和海上移動服務提供適當的岸基設施，並充分考量本組織之建議[10]。這些服務是：

.1 經認可之移動衛星服務；

---

[5] 應注意到，執行GMDSS功能之船舶應使用*《避免誤發遇險警報準則》*(MSC.514(105)決議案)。

[6] 酌情參考規則第V/19.2.3.2及V/19.2.4條。

[7] 應注意到，船舶在港口時可能需要接收某些海上安全訊息。

[8] *參考《提供全球海上遇險及安全系統(GMDSS)中的移動衛星通信系統的標準》*(A.1001(25)決議案)和*《給潛在GMDSS衛星服務提供者之指南》*(MSC.1/Circ.1414號通告)。

[9]

1 不要求各締約國政府提供所有無線電通信服務。

2 無線電規則第48.1條之規定適用於海岸電臺及海岸地球電臺之操作。

[10] 參考*《全球海上遇險及安全系統(GMDSS)無線電服務規定》*(MSC.509(105)決議案)。

.2 406 MHz上之衛星服務；

.3 156 MHz - 174 MHz頻帶內之海上移動服務；

.4 4,000 kHz - 27,500 kHz頻帶內之海上移動服務；及

.5 在415 kHz - 535 kHz[11] 及1,605 kHz - 4,000 kHz頻帶內之海上移動服務。

2 各締約國政府承諾向本組織提供有關為其指定海域岸基設施建立之移動衛星服務和海上移動服務的相關資料。[12] 各締約國政府還承諾在計畫撤銷任何服務或特定岸基設施前及時與充分地通知本組織。

規則5-1 — GMDSS識別碼

1 本規則適用於所有航行之所有船舶。

2 各締約國政府承諾確保做出適當安排，以登記GMDSS識別碼，並全天24小時向救助協調中心提供關於這些識別碼之資訊。締約國政府應酌情向保存這些識別碼登記之國際組織，例如ITU海上移動接入和檢索系統(MARS)，通報所分配之識別碼。

C 部分
船舶要求

規則6 — 無線電裝置

1 每艘船舶在其整個預定航程中，應配備能符合規則第4條所述功能要求之無線電裝置，並且除非已依規則第3條獲得豁免，還應符合規則第7條的規定、並根據在預定航程中將通過之一個或數個海域，適用規則第8、9、10或11條之要求。

2 每台無線電裝置應：

.1 安裝於不受機器、電氣或其他干擾源之有害干擾，影響其正常使用之位置，且確保與其他設備和系統的電磁相容性、並避免產生有害之交互影響；

.2 安裝於確保最大程度之安全和操作有效性之位置；

.3 加以保護使其避免受到水、極端溫度變化和其他不利環境條件之有害影響；

.4 配備獨立於主電源和緊急電源之可靠及永久布置之電氣照明，為操作無線電裝置之無線電控制台提供充分照明；及

.5 清楚地標示供無線電裝置操作員使用之GMDSS識別碼(依適用)。

3 航行安全所需之特高頻無線電話頻道控制器，應設在駕駛台中便於指揮位置使用之處，若有必要，應提供能從駕駛台兩翼進行無線電通信之設備。可用可攜式特高頻設備來滿足後述規定。

[11]參考*《NAVTEX系統實施作為世界航行警報服務之一部分》*(A.617(15)決議案)。
[12]締約國政府遞交之資訊應透過GISIS提供。

4 在客船上，遇險控制板應安裝在指揮位置，其應：

.1 設有一個單獨按鈕，當按下按鈕時，可使船上所有具有遇險警報功能之無線電裝置均發出遇險警報，或者在各獨立裝置上各設有一個按鈕；

.2 當任何一個或多個按鈕被按下時，即有清晰的視覺顯示；和

.3 備有避免意外啟動第4.1和4.2段中所指單個或多個按鈕之裝置。

5 在客船上，若使用應急指位無線電示標作為發送遇險警報之輔助裝置、且不能從遇險控制板遠瑞啟動，則可接受在駕駛台指揮位置附近安裝一個額外之應急指位無線電示標。

6 在客船上，遇險警報控制板應安裝在指揮位置，其：

.1 應能對船上收到的一個或多個遇險警報提供視覺和聽覺指示；

.2 應表明是通過何種無線電通信服務收到遇險警報；及

.3 可與第4段中所提之遇險控制板合併使用。

規則7— 無線電設備：概要

1 每艘船舶應設有：

.1 1台特高頻無線電裝置，能為遇險、緊急和安全通信之目的進行發送及接收：

.1 在156.525 MHz頻率(CH 70)上之DSC。在通常駕駛船舶之位置上，它能在CH 70啟動發送遇險警報；和

.2 r在156.300 MHz(CH 6)、156.650 MHz(CH 13)和156.800 MHz(CH 16)頻率上之無線電話；

.2 1台能在特高頻CH 70上保持連續DSC守聽之無線電裝置，該裝置可以與第1.1段所要求之功能分開或相結合；

.3 1台雷達SART或1台 AIS-SART，其：

.1 應存放於易於使用的地方；和

.2 可以是第2.1或3.1段要求之裝置之一；

.4 能夠在船舶的整個航程中接收MSI和搜救相關資訊之接收器；[13]

.5 1台應急指位無線電示標[14]，其應：

.1 安裝在容易接近之位置；

.2 能隨時手動拆下、並得以由一人攜入救生艇筏；

.3 當船舶沉沒時能自由浮離，並在浮起時能自動啟動；和

.4 能手動啟動；和

.6 1台在156 MHz - 174 MHz頻帶之工作頻率上工作、能夠發送和接收一般無線電通信之無線電裝置。可對第1.1段規定之設備增加該功能來滿足本項規定。

2 每艘300總噸及以上、但小於500總噸之貨船至少應配備：

.1 1台雷達SART、或1台 AIS-SART；和

.2 2台雙向特高頻無線電話裝置。

3 每艘客船、和每艘500總噸及以上之貨船至少應配備：

.1 每舷上1台雷達SART、或1台 AIS-SART；和

.2 3台雙向特高頻無線電話裝置。

4 第2.2和3.2段所要求之雙向特高頻無線電話裝置，可以是可攜式的、或安裝在救生艇筏內。可攜式裝置可存放於駕駛台。

5 第2.1或3.1段所要求之雷達SART或AIS-SART應存放於能迅速將其放入任何救生艇筏(規則第III/31.1.4條要求之救生筏除外)之位置。或者，每艘救生艇筏中應存放一台雷達SART或AIS-SART(規則第III/31.1.4條要求之救生筏除外)。在至少載有兩台雷達SART或AIS-SART、並配備了自由降落救生艇的船舶上，其中一台雷達SART或AIS-SART應存放在一艘自由降落救生艇內，另一台存放在緊鄰駕駛台之位置，以便能在船上使用，並能隨時轉移至任何其他救生艇筏上(規則第III/31.1.4條要求之救生筏除外)。

6 每艘客船均應設有從通常駕駛船舶的位置使用航空頻率121.5 MHz和123.1 MHz之現場雙向無線電通信裝置，以供搜救之用。這些裝置可以是可攜式的。

規則8 — 無線電設備：A1海域

1 除滿足規則第7條之規定外，每艘在A1海域範圍內航行的船舶還應配備1台無線電裝置，能利用以下方式從通常駕駛船舶的位置啟動發送船對岸遇險警報：

.1 通過衛星服務在406 MHz頻率工作；或

.2 若該船舶在裝備了DSC之中頻海岸電臺覆蓋的區域內航行，使用DSC在中頻頻段工作；或

[13] *參考《全球海上遇險和安全(GMDSS)系統要求之海事安全資訊和搜救相關資訊接收指南》*(MSC.1/Circ.1645號通告)。
[14] *參考《搜救歸航能力》*(A.616(15)決議案)。

.3 使用DSC在高頻(HF)頻段工作；或

.4 通過經認可之移動衛星服務船舶地球電臺工作。

2 第1.1段之要求可由以下設備來滿足：

.1 規則第7.1.5條所要求之EPIRB應安裝於通常駕駛船舶之位置附近，但在緊急情況下仍能自由浮離於船舶之外；或

.2 規則第7.1.5條所要求安裝於船舶上其他位置的EPIRB，前提是該EPIRB具有遠端啟動裝置，且該裝置安裝於通常駕駛船舶的位置附近；或

.3 通常駕駛船舶的位置附近裝有第二台EPIRB。

規則9— 無線電設備：A2 海域

1 除滿足規則第7條之要求之外，每艘在A2海域範圍內航行的船舶還應配備：

.1 1台可於下述頻率上為遇險、緊急和安全通信目的進行發送及接收的中頻無線電裝置：

.1 使用DSC在2,187.5 kHz頻率工作；和

.2 使用無線電話在2,182 kHz頻率工作；

.2 1台可於2,187.5 kHz頻率保持連續DSC守聽之無線電裝置。該裝置可以與第1.1段所要求之功能分開或相結合；和

.3 另一種啟動發送船對岸遇險警報之輔助裝置，其使用中頻以外的無線電服務，包括：

.1 通過衛星服務在406 MHz頻率工作；或

.2 使用DSC在高頻頻段工作；或

.3 通過經認可之移動衛星服務船舶地球電臺工作。

2 應能夠從通常駕駛船舶的位置啟動第1.1和1.3段所規定之無線電裝置發出遇險警報。

3 第1.3.1段中的要求可由以下設備來滿足：

.1 規則第7.1.5條所要求之EPIRB應安裝於通常駕駛船舶之位置附近，但在緊急情況下仍能自由浮離於船舶之外；或

.2 規則第7.1.5條所要求安裝於船舶上其他位置的EPIRB，前提是該EPIRB具有遠端啟動裝置，且該裝置安裝於通常駕駛船舶的位置附近；或

.3 通常駕駛船舶的位置附近裝有第二台EPIRB。

4 此外，船舶應能使用下列設備發送及接收一般無線電通信：

.1 1台在1,605 kHz – 4,000 kHz或4,000 kHz – 27,500 kHz頻帶之工作頻率工作

的無線電裝置。可對第1.1段規定之設備增加該功能來滿足本項規定；或

.2 1 個經認可之移動衛星服務船舶地球電臺。

規則10 — 無線電設備：A3 海域

1 除滿足規則第7條之要求之外，每艘在A3海域範圍內航行的船舶還應配備：

.1 1 個經認可的移動衛星服務船舶地球電臺，它能夠：

.1 發送及接收遇險、緊急和安全通信；

.2 啟動發出及接收遇險優先呼叫；和

.3 保持岸對船遇險警報傳送守聽，包括那些針對特定地理區域之遇險警報守聽；

.2 1台能在下述頻率為遇險、緊急和安全通信目的進行發送和接收之中頻無線電裝置：

.1 使用DSC在2,187.5 kHz頻率工作；和

.2 使用無線電話在2,182 kHz頻率工作；

.3 1台能在2,187.5 kHz頻率保持連續DSC守聽之無線電裝置。該裝置可以與第1.2段所要求之功能分開或相結合；和

.4 另一種使用無線電服務啟動發送船對岸遇險警報之輔助裝置，包括：

.1 通過衛星服務在406 MHz頻率工作；或

.2 使用DSC在高頻頻段工作；或

.3 通過額外船舶地球電臺上之任一經認可移動衛星服務。

2 應可從通常駕駛船舶的位置啟動第1.1、1.2和1.4段所規定之無線電裝置發出遇險警報。

3 第1.4.1段中之要求可由以下設備來滿足：

.1 規則第7.1.5條所要求之EPIRB應安裝於通常駕駛船舶之位置附近，但在緊急情況下仍能自由浮離於船舶之外；或

.2 規則第7.1.5條所要求安裝於船舶上其他位置的EPIRB，前提是該EPIRB具有遠端啟動裝置，且該裝置安裝於通常駕駛船舶的位置附近；或

.3 通常駕駛船舶的位置附近裝有第二台EPIRB。

4 此外，船舶應能使用下列設備發送及接收一般無線電通信：

.1 1個經認可之移動衛星服務船舶地球電臺；或

.2 1台在1,605 kHz - 4,000 kHz或4,000 kHz - 27,500 kHz頻帶的工作頻率上工作

之無線電裝置。

5 第4.1和4.2段之要求可由分別對第1.1或1.2段要求之設備增加該功能來滿足。

規則11— 無線電設備：A4海域

1 除滿足規則第7條之要求之外，每艘在A4海域範圍內航行的船舶還應配備：

.1 1台能在1,605 kHz - 4,000 kHz和4,000 kHz - 27,500 kHz頻帶的工作頻率工作，為遇險、緊急和安全通信目的進行發送和接收之中頻/高頻無線電裝置：

.1 使用DSC；和

.2 使用無線電話；

.2 能在2,187.5 kHz、8,414.5 kHz頻率上以及至少在DSC頻率4,207.5 kHz、6,312 kHz、12,577 kHz或16,804.5 kHz中的一個頻率上保持DSC守聽之設備；在任何時候應能選擇這些DSC中之任一頻率用於遇險、緊急和安全通信之目的。該設備可以與第1.1段所要求之設備分開或相結合；和

.3 通過衛星服務在406 MHz頻率啟動發送船對岸遇險警報之輔助裝置。

2 此外，船舶應能通過在1,605 kHz - 4,000 kHz和4,000 kHz - 27,500 kHz頻帶的工作頻率工作的無線電裝置發送和接收一般無線電通信。此要求可通過對第1.1段所要求之設備增加該功能來滿足。

3 應可從通常駕駛船舶的位置啟動第1.1和1.3段所規定之無線電裝置發出遇險警報。

4 第1.3段中之要求可由以下設備來滿足：

.1 規則第7.1.5條所要求之EPIRB應安裝於通常駕駛船舶之位置附近，但在緊急情況下仍能自由浮離於船舶之外；或

.2 規則第7.1.5條所要求安裝於船舶上其他位置的EPIRB，前提是該EPIRB具有遠端啟動裝置，且該裝置安裝於通常駕駛船舶的位置附近；或

.3 通常駕駛船舶的位置附近裝有第二台EPIRB。

規則12— 當值

1 每艘船舶在海上時均應保持為遇險、緊急和安全通信目的之連續無線電守聽：

.1 對特高頻DSC之CH 70保持連續守聽；

.2 若該船舶根據規則第9.1.1或10.1.2條之要求裝有中頻無線電裝置，應對DSC頻率2,187.5 kHz保持連續守聽；

.3 若該船舶根據規則第11.1.2條之要求裝有中頻/高頻無線電裝置，應對DSC頻率2,187.5 kHz和8,414.5 kHz保持連續守聽，並視一天中的時間和船舶所在之地理位置，對DSC頻率4,207.5 kHz、6,312 kHz、12,577 kHz和16,804.5 kHz中的至少一個頻率上保持連續守聽。此守聽可通過掃描接收機來保持；和

.4 若該船舶根據規則第10.1.1條之要求裝有經認可之移動衛星服務船舶地球電臺，對衛星岸對船遇險警報傳送保持連續守聽。

2 每艘船舶在海上時，應在向該船舶航行區域廣播海事安全資訊和搜救相關資訊的適當頻率上，對海事安全資訊和搜救相關資訊的廣播保持無線電守聽。

3

4 每艘船舶在海上時，若實際可行，應在通常駕駛船舶的位置對以下保持連續當值守聽：

.1 特高頻的CH 16；和

.2 該船舶航行區域用於緊急和安全通信之其他適當頻率。

規則13— 電源

1 當船舶在海上時，應隨時提供足夠的電力以操作無線電裝置，並對用於無線電裝置之備用電源組成部分的任何蓄電池進行充電。

2 每艘船舶均應配備一或多個備用電源，向無線電裝置供電，以便於船舶主電源和應急電源出現故障時，進行遇險、緊急和安全通信。該備用電源應能同時供電給規則第7.1.1條所要求之特高頻無線電裝置，及根據船舶航行之海域所配備的規則第9.1.1或10.1.2條所要求之中頻無線電裝置、規則第11.1.1條所要求的中頻/高頻無線電裝置，或規則第10.1.1條所要求之船舶地球電臺，並供電給第4、5和8段所提及之任何額外負載，供電時間至少持續：

.1 對於設有應急電源且該應急電源完全符合規則第II-1/42或43條之有關規定之船舶，包括向無線電裝置供電之情況， 運行1小時；和

.2 對於沒有配備完全符合規則第II-1/42或43條有關規定之應急電源，包括向無線電裝置供電之船舶， 運行6小時。[15]

該備用電源不必同時向獨立之高頻和中頻無線電裝置供電。

3 該備用電源應獨立於船舶之推進動力及船舶電力系統。

4 除特高頻無線電裝置外，另外兩個或兩個以上於第2段所提之無線電裝置能夠與備用電源相連，應能根據情況在第2.1或2.2段所規定的時間內，同時向特高頻無線電裝置及下述裝置供電：

.1 能同時與備用電源相連之所有其他無線電裝置；或
若其他無線電裝置中僅一台可同時和特高頻無線電裝置一起與備用電源相連，則為其他無線電裝置中最耗能的一台。

5 備用電源可用於對規則第6.2.4條所要求之電氣照明供電。

6 若一備用電源是由一或多個可充電之蓄電池組成，則：

.1 a應設有對這些蓄電池自動充電的裝置，該裝置應能在10小時內充電使蓄電池達到最小容量要求；和

[15] 作為指導，建議採用下列公式來確定在遇險情況下應由每台無線電裝置備用電源所供給之電力負荷：1/2發射所需消耗之電流+接收所需消耗之電流+任何額外負載之電流消耗。

.2 當船舶不在海上時，應於不超過12個月之間隔期內使用適當的方法[16]檢核蓄電池或蓄電池組之容量。

7 提供備用電源蓄電池之位置及安裝應確保：

.1 最高效之使用；

.2 合理的使用壽命；

.3 合理的安全；

.4 不論充電與否，蓄電池之溫度應保持在廠商說明書所規定之範圍內；和

.5 完全充電的蓄電池，應能在所有氣候條件下提供至少所需之最低工作小時數。

8 若需要從船舶航行或其他設備提供不間斷之資訊輸入至本章所要求之無線電設備，包括規則第18條所提之航行接收裝置，以確保其正常運行，則應提供裝置，在船舶主電源或應急電源故障時，確保持續提供此類資訊。

[16] 檢查蓄電池容量的方法之一，是用正常工作電流和時間對蓄電池徹底放電和充電。隨時可對充電情況進行評估，但當船舶在海上時，不應對電池進行大量放電。

規則14 — 性能標準

本章適用之所有設備均應為主管機關認可之類型。這些設備應符合不低於本組織所採納之適當性能標準。[17]

[17] 參考本組織採納之下列決議案：

一般要求

.1 *《全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之船載無線電設備及電子航行輔助設備之一般要求》*(A.694(17)決議案)；

.2 *《船載航行顯示器顯示與航行相關資訊之性能標準》*(經修正之MSC.191(79)決議案)；

.3 *《駕駛台警報管理性能標準》*(MSC.302(87)決議案)；

特高頻(VHF)設備

.4 *《能進行通話和數位選擇呼叫之船載VHF無線電裝置性能標準》*(MSC.511(105)決議案)；

.5 *《救生艇筏可攜式雙向VHF無線電話裝置之性能標準》*(MSC.515(105)決議案)；

.6 *《關於現場(空中)可攜式雙向VHF無線電話裝置性能標準之建議》*(經修正之MSC.80(70)決議案，附錄1)；

中頻(MF)和高頻(HF)設備

.7 *《使用高頻窄帶直接印字發布和協調海事安全資訊之系統性能標準》*(MSC.507(105)決議案)；

.8 *《能進行通話、數位選擇呼叫和接收海事安全資訊及搜救相關資訊之船載MF和MF/HF無線電裝置之性能標準》*(MSC.512(105)決議案)；

.9 *《使用MF(NAVTEX)和HF接收海事安全資訊和搜救相關資訊之性能標準》*(MSC.508(105)決議案)；

船舶地球電臺和群集呼叫(EGC)設備

.10 *《能發送和接收直接印字通信的Inmarsat-C船舶地球電臺之性能標準》(MSC.513(105)決議案)*；

.11 *《經修訂之群集呼叫(EGC)設備之性能標準》*(經修訂之MSC.306(87)決議案)；

.12 *《用於GMDSS之船舶地球電臺之性能標準》*(MSC.434(98)決議案)；

綜合無線電通信系統

.13 *《用於全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之船載綜合通信系統(ICS)之性能標準》*(MSC.517(105)決議案)；

應急指位無線電示標

.14 *《應急無線電設備之自由浮離釋放及啟動裝置之性能標準》*(A.662(16)決議案)；

.15 *《在406 MHz頻率上操作之自由浮離式應急指位無線電示標(EPIRBs)之性能標準》*(MSC.471(101)決議案)；

搜救發送器和詢答機

.16 *《搜救雷達詢答機之性能標準》*(MSC.510(105)決議案)；和

.17 *《搜救作業中使用之救生艇筏AIS搜救發送器(AIS-SART)性能標準》*(MSC.246(83)決議案)。

規則15 — 維護保養要求

1 設備之設計應使主要部件易於更換，而無需進行繁瑣之重新校準或調整。

2 如適用，設備之構造及安裝應易於進行檢查和船上維修。

3 應備有足夠的資料，以便對設備進行正確的操作和維護保養，並將本組織之建議[18]列入考慮。

4 應備有足夠之工具和備品，以便維護設備。

5 主管機關應確保本章要求之無線電設備已有維護保養，以提供規則第4條規定功能要求之可用性，並符合該等設備之建議性能標準。

6 在A1或A2海域內航行的船舶，應採用如：使用雙套設備、岸上基地維修、或海上電子維修能力等方法，或綜合使用上述方法來確保功能要求之有效性，並經主管機關批准。

7 在A3或A4海域內航行的船舶，應採用如：使用雙套設備、岸上基地維修、或海上電子維修能力等至少兩種方法的組合，以確保功能要求之有效性，並經主管機關批准。

8 儘管應採取一切合理措施以確保設備處於有效運作狀態，以確保符合規則第4條規定之所有功能要求，在規則第4.1.2條所要求的用於提供一般無線電通信的設備發生故障時，不得認為該船舶已不適航，或者以此為由，將船舶延誤在缺乏隨時可用的維修設施的港口。前提是該船舶能夠執行所有的遇險、緊急和安全功能。

9 應急指位無線電示標應：

.1 每年進行測試，在船上[19]或在經批准之測試站進行，測試包括操作效率之各方面，特別強調在以下時間間隔裡查核工作頻率之發射、編碼和登記：

.1 對客船而言，在客船安全證書到期之前的三個月內；和

.2 對貨船而言，在貨船安全無線電證書到期之前的三個月內、或周年日之前或之後的三個月內；和

.2 在保養間隔不超過五年的情況下，在經認可的岸上基地維修設施[20]中進行。

規則16 — 無線電人員

1 每艘船舶均應載有令主管機關滿意、適格之遇險、緊急和安全通信人員。[21]這些人員應持有無線電規則中規定之適當證書。在遇險時，應指定其中一人主要負責通信。

2 在客船上，應至少指派一名根據第1段要求之適格人員在遇險時僅執行通信之職責。

---

[18] *參考《全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之船載無線電設備及電子航行輔助設備之一般要求》*(A.694(17)決議案)、*《所有船舶電子和電子設備電磁相容性(EMC)的一般要求》*(A.813(19)決議案)和*《IMO對GMDSS設備性能標準之某些規定澄清》*(MSC/Circ.862號通告)。

[19] *參考《應急指位無線電示標(EPIRBs)年度測試準則》*(MSC.1/Circ.1040/Rev.2號通告)和*《避免誤觸遇險警報準則》*(MSC.514(105)決議案)。

[20] *參考《應急指位無線電示標(EPIRBs)岸上基地維修準則》*(MSC.1/Circ.1039/Rev.1號通告)。

[21] 參考STCW章程第IV章，第B-IV/2節。

規則17 — 無線電紀錄

應在船上保持一份令主管機關滿意並符合無線電規則要求之紀錄，記載與無線電通信服務有關並對海上人命安全可能有重要影響之一切事件。

規則18 — 船位更新

1 適用於本章的船上配備之所有雙向通信設備，若具有自動將船位納入到遇險警報中之能力，均應從所設有之內部或外部航行接收機中自動提供該資訊。[22]

2 若內部或外部航行接收機發生故障，航行中之船位以及確定該船位的時間應以不超過四小時之間隔進行手動更新，以便隨時可通過設備發送。

[22] 自動更新船位之要求載於MSC.511(105)、MSC.512(105)和MSC.513(105)決議案。

第 V 章
航行安全

規則5 — 氣象服務和警告

5 第2.2段中“服務”一詞後之註腳由下列替代：

"
* 參考規則第IV/7.1.4 條。"

規則19-1 — 船舶之遠距識別及追蹤

6 第4.1和4.2段由下列替代：

"4.1 如下船舶[1]應配備一個自動發送第5段所規定資訊之系統：

.1 2008年12月31日或以後建造之船舶；
.2 2008年12月31日以前建造、並經認證在下列海域營運之船舶：

.1 規則第IV/2.1.15和IV/2.1.16條定義之A1和A2海域；或

.2 規則第IV/2.1.15、IV/2.1.16和IV/2.1.17條定義之A1、A2和A3海域，

不晚於2008年12月31日以後之第一次無線電設備檢驗[2]；

.3 2008年12月31日以前建造並經認證在規則第IV/2.1.15、IV/2.1.16、IV/2.1.17和IV/2.1.18條定義之A1、A2、A3和A4海域營運之船舶，不晚於2009年7月1日以後之第一次無線電設備檢驗[2]。但是，這些船舶在A1、A2和A3海域營運期間應遵守上述第.2項之規定。

4.2 無論建造日期為何，配備規則第19.2.4條定義之自動識別系統(AIS)和僅營運於規則第IV/2.1.15條定義之A1海域之船舶不應被要求遵守本規則之規定。

1 *參考《船舶符合發送LRIT資訊規定之檢驗與發證指南》*(MSC.1/Circ.1307號通告)。
2 *參考關於SOLAS公約規則中提及“第一次檢驗”一詞之統一解釋*(MSC.1/Circ.1290號通告)。”

附件

證書

7　　載於附錄附件之現有客船安全證書、貨船安全設備證書、貨船安全無線電證書、核能客船安全證書及核能貨船安全證書，包括相關的客船安全設備紀錄(格式P)、貨船安全設備紀錄(格式E)、貨船安全無線電設備紀錄(格式R)及貨船安全設備紀錄(格式C)格式由下列替代：

"客船安全證書格式

客船安全證書

本證書應附有客船安全設備紀錄(格式 P)

(公章) *(國家)*

國際/短程國際航線 [1] 用

本證書由 _____

(經授權的人員或組織)

根據_____政府授權

(國家名稱)

依經修正的1974年海上人命安全國際公約之規定簽發

船舶要目 [2]

船名.....

船舶號數或信號符字.....

船籍港.....

總噸位.....

經認證之船舶作業海域(規則第IV/2條)[3].....

IMO 編號[4].....

建造日期：

建造合約日期.....

安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期.....

交船日期.....

有改裝、換裝或重大特性修改工程時，其開工日期(適用時).....

所有適用日期均應填入。

茲證明：

1 本船業已依照本公約規則第 I/7條的要求檢驗。

2 檢驗顯示：

2.1 本船下列各項符合本公約之要求：

.1 結構、主機、輔機、鍋爐及其他壓力容器；

.2 水密艙區劃分之布置及細節；

.3 下列艙區劃分載重線：

---

1 刪去不適用者。

2 船舶要目亦可橫向排列於表格中。

3 經認證於A3海域作業之船舶，請以括弧註明其經認可之移動衛星服務。

4 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。

勘劃於船舯兩舷之艙區劃分載重線 (規則第II-1/18條) [5]	乾舷	適用於搭載乘客之空間包括下列兼用空間時
P1	……	……..
P2	……	……..
P3	……	……..

2.2 本船符合本公約第II-1章G部分要求，使用 .....作為燃料/不適用[1]；

2.3 本船符合本公約有關結構防火、火警安全系統與設施及火警控制圖之要求；

2.4 救生設施及救生艇、救生筏與救難艇設備，已依本公約要求配備；

2.5 本船已依本公約要求備有拋繩器；

2.6 本船符合本公約有關無線電裝置之要求；

2.7 供救生設施用無線電裝置之配置及功能符合本公約要求；

2.8 本船符合本公約有關船上航行設備、引水人登船措施及航海書刊之要求；

2.9 本船已依本公約及現行海上避碰規則國際公約之要求備有號誌、號標、可發生音響信號與遇險信號之設施；

2.10 本船在所有其他各方面均符合本公約有關之要求；

2.11 本船須/不須[1] 符合本公約規則第II-1/55 / II-2/17 / III/38條[1] 關於替代設計及布置之要求；

2.12 本證書附/不附[1]有機器及電力裝置/防火/救生設備及佈署 [1] 替代設計及布置之認可文件。

3 豁免證書已/未[1]簽發。

本證書有效期至**.....**

本證書所依據之檢驗完成日期.....*(年/月/日)*

發證地點 .....

(發證地點)

....

(發證日期) *(經授權的發證官員簽名)*

(發證主管機關關防或徽章)

---

1 刪去不適用者。

5 對於2009年1月1日以前建造的船舶，應使用適用的"C.1、C.2和C.3"的艙區劃分標誌。

客船安全之設備紀錄
(格式 P)

符合1974年海上人命安全國際公約暨其修正案之設備紀錄

1 船舶要目

船名.....
船舶號數或信號符字.....
核准乘客人數 .....
操作無線電裝置所需合格人員之最低數.....

2 救生設備細目

1	救生設備可供之總人數：	.....	
		左舷	***右舷***
2	救生艇總數	.....	.....
2.1	可容載之總人數	.....	.....
2.2	部分圍蔽救生艇數量(規則第III/21條及LSA章程第4.5節)	.....	.....
2.3	自動扶正部分圍蔽救生艇數量(規則第 III/43 條 [6])	.....	.....
2.4	全圍蔽救生艇數量(規則第III/21條及LSA章程第4.6節)	.....	.....
2.5	其他救生艇		
2.5.1	數量	.....	.....
2.5.2	型式	.....	.....
3	包括於上述救生艇總數內之馬達救生艇數量	.....	
3.1	裝有探照燈之救生艇數量	.....	
4	救難艇數量	.....	
4.1	包括於上述救生艇總數內之救難艇數量	.....	
4.2	快速救難艇數量	.....	
5	救生筏		
5.1	需要核定下水設施者		
5.1.1	救生筏數量	.....	
5.1.2	可容載之人數	.....	
5.2	不需要核定下水設施者		
5.2.1	救生筏數量	.....	
5.2.2	可容載之人數	.....	

[6] 依1983年SOLAS修正案(MSC.6(48))，適用建造於1986年7月1日以後但1998年7月1日以前之船舶。

2 救生設備細目(續)

6	海上撤離系統(MES)數量	.....
6.1	使用海上撤離系統救生筏之數量	.....
6.2	可容載之人數	.....
7	浮具	
7.1	浮具數量	.....
7.2	可搭用之人數	.....
8	救生圈數量	.....
9	救生衣數量(總數量)	.....
9.1	成人救生衣數量	.....
9.2	孩童救生衣數量	.....
9.3	嬰兒救生衣數量	.....
10	浸水衣	.....
10.1	總數	.....
10.2	符合救生衣規定之浸水衣數量	.....
11	防曝衣數量	.....
12	保溫設備數量 [7]	.....

3 無線電設備細目

項目		實際配置
1	主要系統	
1.1	特高頻無線電裝置	
1.1.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.1.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.1.3	無線電話	.....
1.2	中頻無線電裝置	
1.2.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.2.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.2.3	無線電話	.....
1.3	中頻/高頻無線電裝置	
1.3.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.3.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.3.3	無線電話	.....
1.4	經認可之移動衛星服務船舶地球電台	.....
2	第二種啟動船對岸之遇險警報傳輸方法	.....
3	接收海事安全資訊及搜救相關資訊之設施	.....

[7] 未包括LAS章程第4.1.5.1.24、4.4.8.31及5.1.2.2.13項。

3 ***無線電設備細目(續)***

4	應急指位無線電示標(EPIRB)	.....
5	雙向特高頻無線電話裝置	
5.1	可攜式雙向特高頻無線電話裝置	.....
5.2	安裝於救生艇筏內之雙向特高頻無線電話裝置	.....
6	搜救定位裝置	
6.1	能迅速放入救生艇筏而存放之雷達搜救詢答機(雷達SART)	.....
6.2	存放於救生艇筏內之雷達搜救詢答機(雷達SART)	.....
6.3	能迅速放入救生艇筏而存放的自動識別系統搜救發送器(AIS-SART)	.....
6.4	存放於救生艇筏內之自動識別系統搜救發送器(AIS-SART)	.....

4 ***確保無線電設施可用性所採用之方法***(規則第IV/15.6及15.7條)

4.1 雙套設備.....

4.2 岸基維修.....

4.3 海上維修能力 .....

5 ***航行系統與設備細目***

	項 目	實際配置
1.1	標準磁羅經 [8]	.....
1.2	備用磁羅經 [8]	.....
1.3	電羅經 [8]	.....
1.4	電羅經艏向複示器 [8]	.....
1.5	電羅經方位複示器 [8]	.....
1.6	船艏向或航跡控制系統 [8]	.....
1.7	啞羅經或羅經方位裝置 [8]	.....
1.8	校正船艏向及方位措施	.....
1.9	傳送船艏向裝置(THD) [8]	.....
2.1	海圖/電子海圖顯示與資訊系統(EDICS) [1]	.....
2.2	電子海圖顯示與資訊系統備用設施	.....
2.3	航海出版刊物	.....
2.4	電子航海出版刊物備用設施	.....
3.1	全球導航衛星系統/地面無線電導航系統/多系統船載無線電導航之接收機 [1,8]	.....

[1] 刪去不適用者。

[8] 依規則第V/19條，可代以符合要求之其他方式，惟應予以說明。

5 ***航行系統與設備細目(續)***

3.2	9GHz 雷達 [8]	.....
3.3	第二台雷達(3GHz /9GHz [1]) [8]	.....
3.4	雷達自動測繪裝置(ARPA) [8]	.....
3.5	自動追跡裝置 [8]	.....
3.6	第二台自動追跡裝置 [8]	.....
3.7	電子測繪設備 [8]	.....
4.1	自動識別系統(AIS)	.....
4.2	遠距識別及追蹤系統	.....
5	航行資料紀錄器(VDR)	.....
6.1	航速及航程測量裝置(對水) [8]	.....
6.2	航速及航程測量裝置(艏向及橫向對地) [8]	.....
7	回聲測深儀 [8]	.....
8.1	舵角、螺槳轉速、推力、螺距及操作模式指示器 [1,8]	.....
8.2	迴旋速率指示器 [8]	.....
9	聲音接收系統 [8]	.....
10	緊急操舵位置之電話 [8]	.....
11	晝光信號燈 [8]	.....
12	雷達反射器 [8]	.....
13	國際信號代碼	.....
14	國際航空暨海事搜索與救助手冊，第III卷	.....
15	駕駛台航行當值警報系統(BNWAS)	.....

茲證明本紀錄在所有各方面均屬正確。

發證地點.....

(本紀錄簽發地點)

....

(發證日期) *(經正式授權的紀錄簽發官員簽名)*

(簽發機關關防或徽章，如適用)

1 刪去不適用者。

8 依規則第V/19條，可代以符合要求之其他方式，惟應予以說明。

貨船安全設備證書格式

貨船安全設備證書

本證書應附有貨船安全設備紀錄(格式 E)

(公章) *(國家)*

本證書由 _____
(經授權的人員或組織)

根據_____政府授權
(國家名稱)

依經修正的1974年海上人命安全國際公約之規定簽發

船舶要目 [1]

船名.....
船舶號數或信號符字.....
船籍港.....
總噸位.....
載重量(公噸)[2].....
船舶長度(規則第III/3.12條).....
IMO編號[3].....

船舶型式[4]

散貨船
油輪
化學液體船
氣體載運船
上述以外之貨船

安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期、或
有改裝、換裝或重大特性修改工程時，其開工日期 .....

茲證明：

1 本船業已依照本公約規則第I/8條之要求檢驗。

---

1 船舶要目亦可橫向排列於表格中。

2 僅油輪、化學液體船及氣體載運船填註之。

3 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。

4 刪去不適用者。

2 檢驗顯示：

2.1 本船符合本公約有關火警安全系統與設施及火警控制圖之要求；

2.2 救生設施及救生艇、救生筏與救難艇之設備，已依本公約要求配備；

2.3 本船已依本公約要求備有拋繩器；

2.4 本船符合本公約有關船上航行設備、引水人登船措施及航海書刊之要求；

2.5 本船已依本公約及現行海上避碰規則國際公約之要求備有號誌、號標、可發生音響信號與遇險信號之設施；

2.6 本船在所有其他各方面均符合本公約有關之要求；

2.7 本船須/不須[4]符合本公約規則第II-2/17 / III/38 條[4]關於替代設計及布置之要求；

2.8 本證書附/不附[4]有防火/救生設備及佈署[4]替代設計及布置之認可文件。

3 本船依本公約規則第III/26.1.1.1條[5]限制營運於.....。

4 豁免證書已/未[4]簽發。

本證書有效期至.....

本證書所依據之檢驗完成日期為 .....*(年/月/日)*

發證地點 .....

(發證地點)

....

(發證日期) *(經授權的發證官員簽名)*

(發證機關關防或徽章)

[4] 刪去不適用者。

[5] 參考1983年SOLAS修正案(MSC.6(48)決議案)，適用建造於1986年7月1日以後但1998年7月1日以前，船上搭載自動扶正部分圍蔽救生艇之船舶。

貨船安全設備紀錄
(格式 E)

符合1974年海上人命安全國際公約暨其修正案之設備紀錄

1 船舶要目

船名.....

船舶號數或信號符字.....

2 救生設備細目

1	救生設備可供之總人數：	.....	
		左舷	***右舷***
2	吊架降落式救生艇總數	.....	.....
2.1	可容載總人數	.....	.....
2.2	自動扶正部分圍蔽救生艇數量(規則第 III/43 條 [5])	.....	.....
2.3	全圍蔽救生艇數量(規則第III/31條和LSA章程第4.6節)	.....	.....
2.4	自供空氣系統救生艇數量(規則第III/31條和LSA章程第4.8節)	.....	.....
2.5	防火救生艇數量(規則第III/31條和LSA章程第4.9節)	.....	.....
2.6	其他救生艇	.....	.....
2.6.1	數量	.....	.....
2.6.2	型式	.....	.....
3	自由降落救生艇總數	.....	
3.1	可容載總人數	.....	
3.2	全圍蔽救生艇數量(規則第III/31條和LSA章程第4.7節)	.....	
3.3	自供空氣系統救生艇數量(規則第III/31條和LSA章程第4.8節)	.....	
3.4	防火救生艇數量(規則第III/31條和LSA章程第4.9節)	.....	
4	馬達救生艇數量(包括於上述 2 和 3 救生艇總數)	.....	
4.1	裝有探照燈之救生艇數量	.....	
5	救難艇數量	.....	
5.1	包括於上述 2 和 3 救生艇總數內之數量	.....	

[5] 依1983年SOLAS修正案(MSC.6(48))，適用於1986年7月1日以後但1998年7月1日前建造，船上搭載自動扶正部分圍蔽救生艇之船舶。

2 救生設備細目(續)

6	救生筏	
6.1	需要核定下水設施者	
6.1.1	救生筏數量	.....
6.1.2	可容載之人數	.....
6.2	不需要核定下水設施者	
6.2.1	救生筏數量	.....
6.2.2	可容載之人數	.....
6.3	規則第III/31.1.4條規定之救生筏數量	.....
7	救生圈數量	.....
8	救生衣數量	.....
9	浸水衣	
9.1	總數	.....
9.2	符合救生衣規定之浸水衣數量	.....
10	防曝衣數量	.....

3 航行系統與設備細目

	項 目	實際配置
1.1	標準磁羅經 [6]	.....
1.2	備用磁羅經 [6]	.....
1.3	電羅經 [6]	.....
1.4	電羅經艏向複示器 [6]	.....
1.5	電羅經方位複示器 [6]	.....
1.6	船艏向或航跡控制系統 [6]	.....
1.7	啞羅經或羅經方位裝置 [6]	.....
1.8	校正船艏向及方位措施	.....
1.9	傳送船艏向裝置(THD) [6]	.....
2.1	海圖/電子海圖顯示及資訊系統(ECDIS) [4]	.....
2.2	海圖/電子海圖顯示及資訊系統備用設施	.....
2.3	航海出版刊物	.....
2.4	電子航海出版刊物備用設施	.....
3.1	全球導航衛星系統/地面無線電導航系統/多系統船載無線電導航之接收機 [4,6]	.....

[4] 刪去不適用者。

[6] 依規則第V/19條，可代以符合要求之其他方式，惟應予以說明。

3 ***航行系統與設備細目(續)***

3.2	9 GHz 雷達 [6]	.....
3.3	第二台雷達(3 GHz/9 GHz[4]) [6]	.....
3.4	雷達自動測繪裝置(ARPA) [6]	.....
3.5	自動追跡裝置 [6]	.....
3.6	第二台自動追跡裝置 [6]	.....
3.7	電子測繪設備 [6]	.....
4.1	自動識別系統(AIS)	.....
4.2	遠距識別及追蹤系統	.....
5.1	航行資料紀錄器(VDR) [4]	.....
5.2	簡式航行資料紀錄器(S-VDR) [4]	.....
6.1	航速及航程測量裝置(對水) [6]	.....
6.2	航速及航程測量裝置(艏向及橫向對地) [6]	.....
7	回聲測深儀 [6]	.....
8.1	舵角、螺槳轉速、推力、螺距及操作模式指示器 [4,6]	.....
8.2	迴旋速率指示器 [6]	.....
9	聲音接收系統 [6]	.....
10	緊急操舵位置之電話 [6]	.....
11	晝光信號燈 [6]	.....
12	雷達反射器 [6]	.....
13	國際信號代碼	.....
14	國際航空暨海事搜索與求助手冊，第 III 卷	.....
15	駕駛台航行當值警報系統(BNWAS)	.....

茲證明本紀錄在所有各方面均屬正確。

發證地點 .....

(本紀錄簽發地點)

....

(發證日期) *(經正式授權的紀錄簽發官員簽名)*

(簽發機關關防或徽章)

[4] 刪去不適用者。

[6] 依規則第V/19條，可代以符合要求之其他方式，惟應予以說明。

貨船安全無線電證書格式

貨船安全無線電證書

本證書應附有貨船無線電安全設備紀錄(格式 R)

(公章) *(國家)*

本證書由_____

（經授權的人員或組織）

根據_____政府授權

(國家名稱)

依經修正的1974年海上人命安全國際公約之規定簽發

船舶要目 [1]

船名.....
船舶號數或信號符字.....
船籍港.....
總噸位.....
船舶經認證作業之海域(規則第IV/2條)[2] .....
IMO 編號[3].....
安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期，或
有改裝、換裝或重大特性修改工程時，其開工日期(適用時) .....

茲證明：

1 本船業已依照本公約規則第 I/9 條之要求檢驗。

2 檢驗顯示：

2.1 本船符合本公約有關無線電裝置之要求；

2.2 供救生設施用無線電裝置之功能符合本公約要求。

3 豁免證書已/未[4]簽發。

---

1 船舶要目亦可橫向排列於表格中。

2 經認證於A3海域作業之船舶，請以括弧註明其經認可之移動衛星服務。

3 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。

4 刪去不適用者。

本證書有效期*至*.....

本證書所依據之檢驗完成日期.....*(年/月/日)*

發證地點 .....
(發證地點)

....
(發證日期) *(經授權的發證官員簽名)*

(發證機關關防或徽章，如適用)

貨船安全無線電設備紀錄
(格式 R)

符合1974年海上人命安全國際公約暨其修正案之設備紀錄

1 船舶要目

船名.....

船舶號數或信號符字.....

操作無線電裝置所需合格人員之最低數.....

2 無線電設備細目

項 目		實際配置
1	主要系統	
1.1	特高頻無線電裝置	
1.1.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.1.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.1.3	無線電話	.....
1.2	中頻無線電裝置	
1.2.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.2.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.2.3	無線電話	.....
1.3	中頻/高頻無線電裝置	
1.3.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.3.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.3.3	無線電話	.....
1.4	經認可之移動衛星服務船舶地球電台	.....
2	第二種啟動船對岸之遇險警報傳輸方法	.....
3	用於接收海事安全資訊和搜救相關資訊之設施	.....
4	應急指位無線電示標	.....
5	雙向特高頻無線電話裝置	
5.1	可攜式雙向特高頻無線電話裝置	.....
5.2	安裝於救生艇筏內之雙向特高頻無線電話裝置	.....
6	搜救定位裝置	
6.1	能迅速放入救生艇筏而存放之雷達搜救詢答機(雷達 SART)	.....
6.2	存放於救生艇筏內之雷達搜救詢答機(雷達 SART)	.....
6.3	能迅速放入救生艇筏而存放之自動識別系統搜救發送器(AIS-SART)	.....
6.4	存放於救生艇筏內之自動識別系統搜救發送器(AIS-SART)	.....

3 ***確保無線電設施可用性所採用之方法***(規則第IV/15.6及15.7條)

3.1 雙套設備.....

3.2 岸基維修.....

3.3 海上維修能力 .....

茲證明本紀錄在所有各方面均屬正確。

發證地點 .....

(本紀錄簽發地點)

....

(發證日期) *(經正式授權的紀錄簽發官員簽名)*

(簽發機關關防或徽章)

核能客船安全證書格式

核能客船安全證書

本證書應附有客船安全設備紀錄(格式 P)

(公章) *(國家)*

國際/短程國際航線[1] 用

本證書由 _____
（經授權的人員或組織）

根據_____政府授權
(國家名稱)

依經修正之1974年海上人命安全國際公約之規定簽發

船舶要目 [2]

船名.....
船舶號數或信號符字.....
船籍港.....
總噸位.....
經認證之船舶作業海域(規則第IV/2 條) [3].....
IMO 編號 [4].....

建造日期：

建造合約日期.....
安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期.....
交船日期.....
有改裝、換裝或重大特性修改工程時，其開工日(適用時).....

所有適用日期均應填入。

茲證明：

1 本船業已依照本公約規則第 VIII/9 條之要求檢驗。

---

1 刪去不適用者。

2 船舶要目亦可橫向排列於表格中。

3 經認證在A3海域作業之船舶，請以括弧註明經認可之移動衛星服務。

4 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。

2 作為核能船舶，本船符合本公約第VIII章的所有要求、並與經認可的該船之安全評估相符；和：

2.1 本船下列各項符合本公約之要求：

.1 船體結構、主機和輔機、鍋爐及其他壓力容器；包括核能推進裝置以及防撞結構；

.2 水密艙區劃分之佈置及細節；

.3 下列艙區劃分載重線：

勘劃於船舯兩舷之艙區劃分載重線(規則第 II-1/18 條) [5]	乾舷	適用於搭載乘客之空間 包括下列兼用空間時
P1 P2 P3	…… …… ……	…… …… ……

2.2 本船符合本公約有關防火結構、火警安全系統與設施及火警控制圖之要求；

2.3 本船符合本公約有關防輻射系統及設備之要求；

2.4 救生設施及救生艇、救生筏與救難艇之設備，已依本公約要求配備；

2.5 本船已依本公約要求備有拋繩器；

2.6 本船符合本公約有關無線電裝置之要求；

2.7 供救生設施用無線電裝置之配置及功能符合本公約要求；

2.8 本船符合本公約有關船上航行設備、引水人登船措施及航海書刊之要求；

2.9 本船已依本公約及現行海上避碰規則國際公約之要求備有號誌、號標、可發生音響信號與遇險信號之設施；

2.10 本船在所有其他各方面均符合本公約有關之要求；

2.11 本船須/不須 [1] 符合本公約規則第 II-1/55 / II-2/17 / III/38 條[1] 關於替代設計及佈置之要求；

2.12 本證書附/不附 [1]有機器及電力裝置/防火/救生設備及佈署 [1] 替代設計及佈置之認可文件。

---

1 刪去不適用者。

5 在2009年1月1日以前建造之船舶，其適用之艙區劃分符號應為“C.1、C.2及C.3”。

本證書有效期*至*.....

本證書所依據之檢驗完成日期.....*(年/月/日)*

發證地點 .....

(發證地點)

....

(發證日期) *(經授權的發證官員簽名)*

(發證機關關防或徽章，如適用)

核能貨船安全證書格式

核能貨船安全證書

本證書應附有貨船安全設備紀錄(格式 C)

(公章) *(國家)*

本證書由 _____

（經授權的人員或組織）

根據_____政府授權

(國家名稱)

依經修正之1974年海上人命安全國際公約之規定簽發

船舶要目 [1]

船名.....
船舶號數或信號符字.....
船籍港.....
總噸位.....
載重噸(公噸) [2].....
船舶長度(規則第III/3.12條) .....
經認證之船舶作業海域(規則第IV/2 條) [3] .....
IMO 編號 [4].....

船舶型式 [5]

散貨船
油輪
化學液體船
氣體載運船
上述以外之貨船

建造日期：

建造合約日期.....
安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期.....
交船日期.....
有改裝、換裝或重大特性修改工程時，其開工日期(適用時) .....

所有適用日期均應填入。

1 船舶要目亦可橫向排列於表格中。
2 僅油輪、化學液體船及氣體載運船填註之。
3 經認證在A3海域作業之船舶，請以括弧註明經認可之移動衛星服務。
4 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。
5 刪去不適用者。

茲證明：

1 本船業已依照本公約規則第VIII/9條之要求檢驗。

2 作為核能船舶，本船符合本公約第VIII章的所有要求，並與經認可的該船之安全評估相符；和：

2.1 本船依規則第I/10條(為符合規則第VIII/9條所適用者)所定義的包括核能推進裝置以及防撞結構在內的結構、機器與設備之狀況均屬滿意，符合本公約第II-1章與第II-2章之相關要求(火警安全系統與設施及火警控制圖除外)；

2.2 本船符合本公約有關火警安全系統與設施及火警控制圖之要求；

2.3 救生設施及救生艇、救生筏與救難艇之設備，已依本公約要求配備；

2.4 本船已依本公約要求備有拋繩器；

2.5 本船符合本公約有關無線電裝置之要求；

2.6 供救生設施用無線電裝置之配置及功能符合本公約要求；

2.7 本船符合本公約有關船上航行設備、引水人登船措施及航海書刊之要求；

2.8 本船已依本公約及現行海上避碰規則國際公約之要求備有號誌、號標、可發生音響信號與遇險信號之設施；

2.9 本船在所有其他各方面均符合所適用的本規則之相關要求。

2.10 本船須/不須[5] 符合本公約規則第 II-1/55 / II-2/17 / III/38 條[5] 關於替代設計及佈置之要求；

2.11 本證書附/不附[5]有機器及電力裝置/防火/救生設備及部屬[5] 替代設計及佈置之認可文件。

本證書有效期*至*.....

本證書所依據之檢驗完成日期.....*(年/月/日)*

發證地點 .....

(發證地點)

....

(發證日期) *(經授權的發證官員簽名)*

(發證機關關防或徽章)

5 刪去不適用者。

貨船安全設備紀錄
(格式 C)

符合經修正之1974年海上人命安全國際公約之設備紀錄

1 船舶要目

船名.....
船舶號數或信號符字.....
操作無線電裝置所需合格人員之最低數.....

2 救生設備細目

1	救生設備可供之總人數：	.....	
		左舷	***右舷***
2	吊架降落式救生艇總數	.....	.....
2.1	可容載之總人數	.....	.....
2.2	自動扶正部分圍蔽救生艇數量(規則第III/43 條[6])	.....	.....
2.3	全圍蔽救生艇數量(規則第III/31 條LSA章程第4.6 節)	.....	.....
2.4	自供空氣系統救生艇數量(規則第III/31條和LSA章程第4.8 節)	.....	.....
2.5	防火救生艇數量(規則第III/31條和LSA章程第4.9節)	.....	.....
2.6	其他救生艇		
2.6.1	數量	.....	.....
2.6.2	型式	.....	.....
3	自由降落救生艇總數	.....	
3.1	可容載總人數	.....	
3.2	全圍蔽救生艇(規則第III/31條和LSA章程第4.7節)	.....	
3.3	自供空氣系統救生艇數量(規則第III/31條和LSA章程第 4.8 節)	.....	
3.4	防火救生艇數量(規則第III/31條和LSA章程第4.9節)	.....	
4	馬達救生艇數量(包括在上述 2 和3 救生艇總數之內)	.....	
4.1	裝有探照燈的救生艇數量	.....	

6 依1983年SOLAS修正案(MSC.6(48))，適用建造於1986年7月1日或以後但在1998年7月1日以前之船舶。

2 救生設備細目(續)

5	救難艇數量	.....
5.1	包括在上述 2 和 3 救難艇總數內之救難艇數量	.....
6	救生筏	
6.1	需要核定下水設施者	
6.1.1	救生筏數量	.....
6.1.2	可容載之人數	.....
6.2	不需要核定下水設施者	
6.2.1	救生筏數量	.....
6.2.2	可容載之人數	.....
6.3	規則第 III/31.1.4 條要求的救生筏數量	.....
7	救生圈數量	.....
8	救生衣數量	.....
9	浸水衣	
9.1	總數	.....
9.2	浸水衣符合救生衣規定者之數量	.....
10	防曝衣數量	.....

3 *無線電設備細目*

項 目		實際配置
1	主要系統	
1.1	特高頻無線電裝置	
1.1.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.1.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.1.3	無線電話	.....
1.2	中頻無線電裝置	
1.2.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.2.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.2.3	無線電話	.....
1.3	中頻/高頻無線電裝置	
1.3.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.3.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.3.3	無線電話	.....
1.4	經認可之移動衛星服務船舶地球電臺台	.....
2	第二種啟動船對岸之遇險警報傳輸方法	.....

3 ***無線電設備細目(續)***

3	用於接收海事安全資訊和搜救相關資訊之設施	.....
4	應急指位無線電示標	.....
5	雙向特高頻無線電話裝置	
5.1	可攜式雙向特高頻無線電話裝置	.....
5.2	安裝於救生艇筏內之雙向特高頻無線電話裝置	.....
6	搜救定位裝置	
6.1	能迅速放入救生艇筏而存放之雷達搜救詢答機(雷達SART)	.....
6.2	存放於救生艇筏內之雷達搜救詢答機(雷達SART)	.....
6.3	能迅速放入救生艇筏而存放之自動識別系統搜救發送器(AIS-SART)	.....
6.4	存放於救生艇筏內之自動識別系統搜救發送器(AIS-SART)	.....

4 ***確保無線電設施可用性所採用之方法***(規則第IV/15.6和15.7條)

4.1 雙套設備.....
4.2 岸基維修.....
4.3 海上維修能力 .....

5 航行系統與設備細目

	項 目	實際配置
1.1	標準磁羅經 [7]	.....
1.2	備用磁羅經 [7]	.....
1.3	電羅經 [7]	.....
1.4	電羅經艏向複示器 [7]	.....
1.5	電羅經方位複示器 [7]	.....
1.6	船艏向或航跡控制系統 [7]	.....
1.7	啞羅經或羅經方位裝置 [7]	.....
1.8	校正船艏及方位措施	.....
1.9	傳送船艏向裝置[7]	.....
2.1	海圖/電子海圖顯示及資訊系統(EDICS) [5]	.....
2.2	電子海圖顯示及資訊系統備用設施	.....
2.3	航海出版刊物	.....
2.4	電子航海出版刊物備用設施	.....

[5] 刪去不適用者。

[7] 依規則第V/19條，可代以符合要求之其他方式，惟應予以說明。

5 ***航行系統與設備細目(續)***

3.1	全球導航衛星系統/地面無線電導航系統/多系統船載無線電導航之接收機 [5,7]	.....
3.2	9GHz 雷達 [7]	.....
3.3	第二台雷達(3GHz /9GHz[5])[7]	.....
3.4	雷達自動測繪裝置(ARPA) [7]	.....
3.5	自動追跡裝置 [7]	.....
3.6	第二台自動追跡裝置 [7]	.....
3.7	電子測繪設備 [7]	.....
4.1	自動識別系統(AIS)	.....
4.2	遠距識別及追蹤系統	.....
5.1	航行資料紀錄器(VDR) [5]	.....
5.2	簡式航行資料紀錄器(S-VDR) [5]	.....
6.1	航速及航程測量裝置(對水) [7]	.....
6.2	航速及航程測量裝置(艏向及橫向對地) [7]	.....
7	回聲測深儀 [7]	.....
8.1	舵角、螺槳轉速、推力、螺距及操作模式指示器 [5,7]	.....
8.2	迴旋速率指示器 [7]	.....
9	聲音接收系統 [7]	.....
10	緊急操舵位置之電話 [7]	.....
11	晝光信號燈 [7]	.....
12	雷達反射器 [7]	.....
13	國際信號代碼	.....
14	國際航空暨海事搜索與求助手冊，第 III 卷	.....
15	駕駛台航行當值警報系統(BNWAS)	.....

茲證明本紀錄在所有各方面均屬正確。

發證地點 .....

(發證地點)

....

(發證日期) *(經正式授權的紀錄簽發官員簽名)*

(簽發機關關防或徽章)

***

5 刪去不適用者。

7 依規則第V/19 條，可代以符合要求之其他方式，惟應予以說明。

附錄4

MSC.497(105)決議案
(2022年4月28日採納)

1974年海上人命安全國際公約1988年議定書修正案

海事安全委員會，

回顧國際海事組織公約關於本委員會職能的第28(b)條，

還回顧1974年海上人命安全國際公約(本公約)及1988年議定書(1988年SOLAS議定書)關於1988年SOLAS議定書之修正程序的第VI條，

在其第105屆會議上，審議了按本公約第VIII(b)(i)條及1988年SOLAS議定書第VI條分發之1988年SOLAS議定書修正案草案，

1 根據本公約第VIII(b)(iv)條及1988年SOLAS議定書第VI(c)條，採納1988年SOLAS議定書修正案，其內容載於本決議案附錄；

2 根據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條及1988年SOLAS議定書第VI條，決定該修正案應於2023年7月1日起被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一本公約締約國政府、或擁有商船合計噸位數不少於世界商船總噸數50%之締約國政府已通知秘書長其反對該修正案；

3 邀請本公約各締約國政府注意，根據本公約第VIII(b)(vii)(2)條及1988年SOLAS議定書第VI條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，將於2024年1月1日生效；

4 提請秘書長，按本公約第VIII(b)(v)條及1988年SOLAS議定書第VI條，將本決議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；

5 還提請秘書長將本決議及其附錄之副本送交非1988年SOLAS議定書締約方之本組織各會員。

附錄

《1974年海上人命安全國際公約》1988年議定書修正案

附錄

對1974年海上人命安全國際公約附錄之修改及補充

附件

對1974年海上人命安全國際公約附錄之附件修改及補充

附錄附件中所載現有之客船安全證書、貨船安全設備證書、貨船安全無線電證書及貨船安全證書格式由下列替換：

客船安全證書格式

客船安全證書

本證書應附有客船安全之設備紀錄(格式 P)

(公章) *(國家)*

國際/短程國際航線 [1] 用

本證書由 _____
(經授權的人員或組織)

根據_____政府授權
(國家名稱)

依經1988年議定書修訂之1974年海上人命安全國際公約之規定簽發本證書

船舶要目 [2]

船名.....
船舶號數或信號符字.....
船籍港.....

1 刪去不適用者。

2 船舶要目亦可橫向排列於表格中。

總噸位.....
經認證之船舶作業海域(規則第IV/2條)[3].....
IMO 編號[4].....

建造日期：

建造合約日期 .....
安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期.....
交船日期.....
改裝、換裝或重大特性修改工程時，其開工日期(適用時).....

所有適用日期均應填入。

茲證明：

1 本船業已依照本公約規則第I/7條之要求檢驗。

2 檢驗顯示：

2.1 本船下列各項符合本公約之要求：

.1 船體結構、主機、輔機、鍋爐及其他壓力容器；
.2 水密艙區劃分之佈置及細節；
.3 下列艙區劃分載重線：

勘劃於船舯兩舷之艙區劃分載重線(規則第II-1/18條) [5]	乾舷	適用於搭載乘客之空間包括下列兼用空間時
P1	……	……
P2	……	……
P3	……	……

2.2 本船符合本公約第II-1章G部分要求，使用 .....作為燃料/不適用[1]；

2.3 本船符合本公約有關結構防火、火警安全系統與設施及火警控制圖之要求；

2.4 救生設施及救生艇、救生筏與救難艇之設備，已依本公約要求配備；

2.5 本船已依本公約要求備有拋繩器；

2.6 本船符合本公約有關無線電裝置之要求；

2.7 供救生設施用無線電裝置之配置及功能符合本公約要求；

---

1 刪去不適用者。

3 對於經認證在A3海域作業之船舶，請以括弧註明其經認可之移動衛星服務。

4 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。

5 對於2009年1月1日以前建造的船舶，應使用適用的"C.1、C.2和C.3"之艙區劃分標誌。

2.8 本船符合本公約有關船上航行設備、引水人登船措施及航海書刊之要求；

2.9 本船已依本公約及現行海上避碰規則國際公約之要求備有號燈、號標、可發生音響信號與遇險信號之設施；

2.10 本船在所有其他各方面均符合本公約有關之要求。

2.11 本船須/不須[1] 符合本公約規則第II-1/55 / II-2/17 / III/38條[1]關於替代設計及布置之要求；

2.12 本證書附/不附[1]有機械及電力裝置/防火/救生設備及佈署[1]替代設計及布置之認可文件。

3 豁免證書已/未[1]簽發。

本證書有效期至 ..... *止*。

本證書所依據之檢驗完成日期 ..... *(年/月/日)*

發證地點 .....

(發證地點)

....

(發證日期) *(經授權的發證官員簽名)*

(發證主管機關關防或徽章)

適用規則第 I/14(d)條於換證檢驗完成後之延期簽證

本船符合本公約相關要求，依本公約規則第 I/14(d)條之規定，本證書有效期延至.....止。

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(發證主管機關關防或徽章)

適用規則第 I/14(e)條或第 I/14(f)條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

依本公約規則第I/14(e)或I/14(f)條[1]之規定，本證書有效期延至..... 止。

[1] 刪去不適用者。

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(發證主管機關關防或徽章)

貨船安全設備證書格式

貨船安全設備證書

本證書應附有貨船安全設備紀錄(格式 E)

(公章) *(國家)*

本證書由 _____
(經授權的人員或組織)

根據_____政府授權
(國家名稱)

依經1988年議定書修訂的1974年海上人命安全國際公約之規定簽發

船舶要目 [1]

船名.....
船舶號數或信號符字.....
船籍港.....
總噸位.....
載重量(公噸)[2].....
船舶長度(規則第III/3.12條) .....
IMO 編號[3].....

船舶型式[4]

散貨船
油輪
化學液體船
氣體載運船
上述以外之貨船

安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期、或
有改裝、換裝或重大特性修改工程時，其開工日期(適用時).....

1 船舶要目亦可橫向排列於表格中。

2 僅油輪、化學液體船及氣體載運船填註之。

3 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。

4 刪去不適用者。

茲證明：

1 本船業已依照公約規則第 I/8 條之要求檢驗。

2 檢驗顯示：

2.1 本船符合本公約有關火警安全系統與設施及火警控制圖之要求；

2.2 救生設施及救生艇、救生筏與救難艇之設備，已依本公約要求配備；

2.3 本船已依本公約要求備有拋繩器；

2.4 本船符合本公約有關船上航行設備、引水人登船措施及航海書刊之要求；

2.5 本船已依本公約及現行國際海上避碰規則之要求備有號燈、號標、可發生音響信號與遇險信號之設施；

2.6 本船在所有其他各方面均符合本公約有關之要求；

2.7 本船須/不須[4] 符合本公約規則第II-2/17 / III/38 條[4] 關於替代設計及布置之要求；

2.8 本證書附/不附[4]有防火/救生設備及佈署[4] 替代設計及布置之認可文件。

3 本船依本公約規則第III/26.1.1.1條[5]限制營運於.....。

4 豁免證書已/未[4] 簽發。

本證書有效期*至* ..... *止*[6]，但應按本公約規則第I/8 條規定實施年度與定期檢驗。

本證書所依據之檢驗完成日期 ..... *(年/月/日)*

發證地點 .....

(發證地點)

....

(發證日期) *(經授權的發證官員簽名)*

(發證主管機關關防或徽章，若適用)

---

4 刪去不適用者。

5 依1983年SOLAS修正案(MSC.6(48))，適用建造於1986年7月1日以後但1998年7月1日前，船上搭載自動扶正部分圍蔽救生艇之船舶。

6 填入依本公約規則第I/14(a)條規定由主管機關指定之有效期限日期。除依規則第I/14(h)條規定之修訂外，該日期相當於規則第I/2(n)條所定義之週年日期。

年度及定期檢驗之簽證

茲證明，本船依本公約規則第I/8條之規定實施檢驗符合本公約之有關要求。

年度檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

年度/定期[4]檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

年度/定期[4]檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

年度檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

依規則第 I/14(h)(iii)條規定之年度/定期檢驗

茲證明，本船依本公約規則第 I/14(h)(iii)條之規定實施年度/定期[4]檢驗符合本公約之有關要求。

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

[4] 刪去不適用者。

適用規則第 I/14(c)條規定對有效期少於5年證書之延期簽證

本船符合本公約相關要求，且依本公約規則第I/14(c)條之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

適用規則第 I/14(d)條規定於換證檢驗完成後之延期簽證

本船符合本公約相關要求，且依本公約規則第I/14(d)條之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

適用規則第 I/14(e)條或第 I/14(f)條規定對有效期
延至檢驗港口或給予寬限期證書之延期簽證

依本公約規則第I/14(e)條或第I/14(f)[4]條之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

[4] 刪去不適用者。

適用規則第 I/14(h)條規定對提前週年日期之簽證

依本公約規則第I/14(h)條之規定，新週年日期為.....

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證主管機關關防或徽章)

依本公約規則第I/14(h)條之規定，新週年日期為.....

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證主管機關關防或徽章)

貨船安全無線電證書格式

貨船安全無線電證書

本證書應附有貨船無線電安全設備紀錄(格式 R)

(公章) *(國家)*

本證書由 _____

(經授權的人員或組織)

根據_____政府授權

(國家名稱)

依經1988年議定書修訂之1974年海上人命安全國際公約之規定簽發

船舶要目 [1]

船名.....

船舶號數或信號符字.....

船籍港.....

總噸位.....

船舶經認證作業之海域(規則第IV/2條)[2].....

IMO 編號[3].....

安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期，或
有改裝、換裝或重大特性修改工程時，其開工日期(適用時).....

茲證明：

1 本船業已依照本公約規則第 I/9 條之要求檢驗。

2 檢驗顯示：

2.1 本船符合本公約有關無線電裝置之要求；

2.2 供救生設施用無線電裝置之配置及功能符合本公約要求。

---

1 船舶要目亦可橫向排列於表格中。

2 經認證於A3海域作業之船舶，請以括弧註明經認可之移動衛星服務。

3 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。

3 豁免證書已/未[4]簽發。

本證書有效期至 .....[5]，
但應按本公約規則第 I/9 條規定實施定期檢驗。

本證書所依據之檢驗完成日期 ..... *(年/月/日)*

發證地點 .....

(發證地點)

....

(發證日期) *(經授權的發證官員簽名)*

(發證主管機關關防或徽章)

定期檢驗之簽證

茲證明，本船依本公約規則第 I/9 條之規定實施檢驗符合本公約之有關要求。

定期檢驗： 簽名：.....
(經授權的官員簽名)
地點：.....
日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

定期檢驗： 簽名：.....
(經授權的官員簽名)
地點：.....
日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

定期檢驗： 簽名：.....
(經授權的官員簽名)
地點：.....
日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

4 刪去不適用者。

5 填入依本公約規則第I/14(a)條規定由主管機關指定之有效期限日期。除依規則第I/14(h)條規定之修訂外，該日期相當於規則第I/2(n)條所定義之週年日期。

定期檢驗：　　簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

依規則第 I/14(h)(iii)條規定之定期檢驗

茲證明，本船依本公約規則第I/14(h)(iii)條之規定實施定期檢驗符合本公約之有關要求。

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

適用規則第 I/14(c)條規定對有效期少於5年證書之延期簽證

本船符合本公約相關要求，且依本公約規則第I/14(c)條之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

適用規則第 I/14(d)條規定於換證檢驗完成後之延期簽證

本船符合本公約相關要求，且依本公約規則第I/14(d)條之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

適用規則第I/14(e)條或第 I/14(f)條規定對有效期
延至檢驗港口或給予寬限期證書之延期簽證

依本公約規則第I/14(e)條或第I/14(f)[4]條之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

適用規則第 I/14(h)條規定對提前週年日期之簽證

依本公約規則第I/14(h)條之規定，新週年日期為..... 。

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

依本公約規則第I/14(h)條之規定，新週年日期為..... 。

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

[4] 刪去不適用者。

貨船安全證書格式

貨船安全證書

本證書應附有貨船安全設備紀錄(格式 C)

(公章) *(國家)*

本證書由 _____

(經授權的人員或組織)

根據_____政府授權

(國家名稱)

依照1988年議定書修訂之1974年海上人命安全國際公約之規定簽發

船舶要目 [1]

船名.....

船舶號數或信號符字.....

船籍港.....

總噸位.....

載重量(公噸)[2].....

船舶長度(規則第III/3.12條) .....

船舶經認證作業之海域(規則第IV/2 條)[3].....

IMO 編號 [4] .....

船舶型式 [5]

散貨船

油輪

化學液體船

氣體載運船

上述以外之貨船

建造日期：

建造合約日期.....

---

1 船舶要目亦可橫向排列於表格中。

2 僅油輪、化學液體船及氣體載運船填註之。

3 對於經認證在A3海域作業之船舶，在括弧中標明經認可的行動衛星業務。

4 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。

5 刪去不適用者。

安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期 .....

交船日期 .....

有改裝、換裝或重大特性修改工程時，其開工日期(適用時) .....

所有適用日期均應填入。

茲證明：

1 本船業已依照本公約規則第I/8條、第I/9條和第I/10條之要求檢驗。

2 檢驗顯示：

2.1 本船依規則第I/10條所述結構、機器與設備之狀況均屬滿意，符合本公約第II-1章與第II-2章之有關要求(有關火警安全系統與設施及火警控制圖除外)；

2.2 本船符合本公約第II-1章G部分之要求，使用.....作為燃料/不適用[5]；

2.3 最近兩次船底外部檢查實施日期為.....*(日期)*和.....*(日期)*；

2.4 本船符合本公約有關火警安全系統與設施及火警控制圖之要求；

2.5 救生設施及救生艇、救生筏與救難艇之設備，已依本公約要求配備；

2.6 本船已依本公約要求備有拋繩器；

2.7 本船符合本公約有關無線電裝置之要求；

2.8 供救生設施用無線電裝置之功能符合本公約要求；

2.9 本船符合本公約有關船上航行設備、引水人登船措施及航海書刊之要求；

2.10 本船已依本公約及現行海上避碰規則國際公約之要求備有號誌、號標、可發生音響信號與遇險信號之設施；

2.11 本船在所有其他各方面均符合本公約有關之要求；

2.12 本船須/不須[5]符合本公約規則第II-1/55 / II-2/17 / III/38 條[5]關於替代設計及佈置之要求；

2.13 本證書附/不附[5]有機械及電力裝置/防火/救生設備及佈署[5]替代設計及佈置之認可文件。

3 本船依本公約規則第III/26.1.1.1條[6]限制營運於.....。

4 豁免證書已/未[5]簽發。

---

5 刪去不適用者。

6 參考1983年SOLAS修正案(MSC.6(48)決議案)，適用建造於1986年7月1日以後但1998年7月1日以前，船上搭載自動扶正部分圍蔽救生艇之船舶。

本證書有效期至.....[7]，但應按本公約規則第 I/8 條、第I/9 條和第 I/10 條規定實施年度、中期、定期檢驗以及船底外部檢查。

本證書所依據之檢驗完成日期 ..... *(年/月/日)*

發證地點.....

(發證地點)

....

(發證日期) *(經授權的發證官員簽名)*

(發證主管機關關防或徽章)

與本證書第 2.1項所述結構、機器與設備有關之年度及中期檢驗之簽證

茲證明，本船依本公約規則第 I/10 條之規定實施檢驗符合本公約之有關要求。

年度檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

年度/中期[5]檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

年度/中期[5]檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

年度檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

[7] 填入依本公約規則第I/14(a)條規定由主管機關指定之有效期限日期。除依規則第 I/14(h)條規定之修訂外，該日期相當於規則第I/2(n)條所定義之週年日期。

[5] 刪去不適用者。

依規則第 I/14(h)(iii)條規定之年度/中期檢驗

茲證明，本船依本公約規則第 I/10 條及第 I/14(h)(iii)條之規定實施年度/中期[5] 檢驗符合本公約之有關要求。

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

船底外部檢查之簽證[8]

茲證明，本船依本公約規則第 I/10 條之規定實施檢查符合本公約之有關要求。

第一次檢查：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

第二次檢查：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

與本證書第2.3、2.4、2.5、2.8與2.9項所述救生設施與其他設備有關之年度及定期檢驗之簽證

茲證明，本船依本公約規則第 I/8 條之規定實施檢驗符合本公約之有關要求。

年度檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

年度/定期[5]檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

5 刪去不適用者。

8 可訂定額外檢查之規定。

年度/定期[5]檢驗：　　簽名：.....
(經授權的官員簽名)
地點：.....
日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

年度檢驗：　　簽名：.....
(經授權的官員簽名)
地點：.....
日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

依規則第 I/14(h)(iii)條規定之年度/定期檢驗

茲證明，本船依本公約規則第 I/8 條及第 I/14(h)(iii)條之規定實施年度/定期[5] 檢驗符合本公約之有關要求。

簽名：.....
(經授權的官員簽名)
地點：.....
日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

與本證書第2.6與2.7項所述無線電裝置有關之定期檢驗之簽證

茲證明，本船依本公約規則第 I/9 條之規定實施檢驗符合本公約之有關要求。

定期檢驗：　　簽名：.....
(經授權的官員簽名)
地點：.....
日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

定期檢驗：　　簽名：.....
(經授權的官員簽名)
地點：.....
日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

定期檢驗：　　簽名：.....
(經授權的官員簽名)
地點：.....
日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

[5] 刪去不適用者。

定期檢驗：　　簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

依規則第 I/14(h)(iii)條規定之定期檢驗

茲證明，本船依本公約規則第 I/9 條及第 I/14(h)(iii)條之規定實施定期檢驗符合本公約之有關要求。

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

適用規則第 I/14(c)條規定對有效期少於5年證書之延期簽證

本船符合本公約之有關要求，且依本公約規則第 I/14(c)條之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

適用規則第 I/14(d)條規定於換證檢驗完成後之延期簽證

本船符合本公約之有關要求，且依本公約規則第I/14(d)條之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....
(簽證主管機關關防或徽章)

適用規則第 I/14(e)條或第 I/14(f)條規定對有效期延至
檢驗港口或給予寬限期證書之延期簽證

依本公約規則第I/14(e)條或第I/14(f)[5]條之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證主管機關關防或徽章)

適用規則第I/14(h)條規定對提前週年日期之簽證

依本公約規則第I/14(h)條之規定，新週年日期為.....

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證主管機關關防或徽章)

依本公約規則第I/14(h)條之規定，新週年日期為.....

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證主管機關關防或徽章)

***

[5] 刪去不適用者。

附錄6

MSC.499(105)決議案
(2022年4月28日採納)

2000年高速船安全國際章程(2000年HSC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的第28(b)條，

注意到MSC.97(73)決議案採納之2000年高速船安全國際章程(2000年HSC章程)，依據「1974年海上人命安全國際公約」(本公約)第X章之規定已成為強制性文件，

還注意到本公約第VIII(b)條和第X/1.2條有關2000年HSC章程之修正程序，

在其第105屆會議上，審議了根據本公約第VIII(b)(i)條提出和分發之2000年HSC章程修正案，

1 根據本公約第VIII(b)(iv)條，採納2000年HSC章程修正案，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日起被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一本公約締約國政府、或擁有商船合計噸位數不少於世界商船總噸數50%之締約國政府已通知秘書長其反對該修正案；

3 邀請本公約各締約國政府注意，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

2000年高速船安全國際章程(2000年HSC章程)修正案

第8章
救生設備及布置

1 第8.2.1、8.2.1.1及8.2.1.2由下列替代：

"8.2.1 [保留*]

* 參考第14章關於雙向特高頻無線電話裝置和搜救定位裝置之規定。特意將第8.2.1段保留空白，以避免對現有規則重新編號。"

第14章
無線電通信

2 第14章(無線電通信)之內容由下列替代：

"**14.1 Application適用範圍**

14.1.1 除非另有明確規定，本章適用於1.3.1和1.3.2所規定之所有船舶。

14.1.2 本章不適用航行於北美洲大湖區及其相連水域和支流內之船舶，東至加拿大魁北克省蒙特利爾的聖朗貝爾船閘下游出口處為止。但這些船舶在其他情況下應適用本規則。[1]

14.1.3 本章之規定不應阻止任何遇險之船舶、救生艇筏或人員採用任何手段以引起注意、表明其位置和獲得幫助。

14.2 術語及定義

14.2.1 就本章而言，各術語定義如下：

.1 *AIS-SART* 係指能夠在AIS專用頻率(161.975 MHz (AIS1)和162.025 MHz (AIS2))上操作之自動識別系統搜救發送器。

.2 *駕駛台與駕駛台通信*係指船舶之間在通常駕駛船舶之位置進行的安全無線電通信。

.3 *連續無線電當值*係指相關之無線電和守聽值班不得中斷，但當船舶的接收能力因自身通信被削弱或阻斷時、或當設備處於定期保養或檢查時所致之短暫間隔除外。

.4 *數位選擇呼叫(DSC)*係指使用數位編碼，使一個無線電臺能與另一個或一組電臺建立聯繫並傳遞資訊，且符合國際電信聯盟無線電通信部門(ITU-R)有關建議之一種技術。

.5 *應急指位無線電示標(EPIRB)*係指在406.0-406.1 MHz頻段操作、能夠通過衛星向救助協調中心發射遇險警報和發射現場定位信號的發送器。

[1] 此類船舶應符合載於加拿大與美國之間相關協定之安全無線電通信特殊要求。

.6 *一般無線電通信*係指除了遇險、緊急和安全通信以外之通信。

.7 *全球海上遇險與安全系統(GMDSS)*係指履行第14.5段中所列功能之系統。

.8 *GMDSS識別碼*係指可被傳輸以唯一識別船舶或其相關救難艇和救生艇筏的資訊。這些識別碼為船舶呼號、水上移動業務識別碼(MMSI)、EPIRB十六進位識別碼、及經認可之行動衛星業務識別碼與設備序號。

.9 *定位*係指尋找遇險的船舶、飛機、救生艇筏或人員之過程。

.10 *[2]海事安全資訊(MSI)*[22] 係指向船舶廣播之航行和氣象警報、氣象預報和其他與安全有關之緊急訊息。

.11 *雷達SART* 係指在9.2-9.5 GHz 頻段內的雷達頻率上操作之搜救詢答機。

.12 *無線電規則*係指在任何特定時間生效的、補充國際電信聯盟章程及公約之無線電規則。

.13 *經認可之移動衛星服務*係指任何通過衛星系統營運、並經本組織認可用於GMDSS的服務。

.14 *406 MHz上的衛星服務*係指通過具有全球可用性之衛星系統營運之服務，旨在偵測於406.0-406.1 MHz頻段內發射的EPIRBs。

.15 *A1海域*係指至少由一個特高頻(VHF)海岸電臺無線電話所覆蓋的區域，可提供連續DSC警報，該區域可由各締約國政府界定。[3]

.16 *A2海域*係指除A1海域以外，至少由一個中頻(MF)海岸電臺無線電話所覆蓋的區域，可提供連續DSC警報，該區域可由各締約國政府界定。[3]

.17 *A3海域*係指除A1和A2海域以外，由船載船舶地球電臺支援的經認可之移動衛星服務所覆蓋的區域，可提供連續警報。

.18 *A4海域*係指A1、A2和 A3海域以外之區域。

14.2.2 本章中使用的其它術語和縮寫，若在無線電規則和可能經修正的1979年海上搜尋與救助國際公約中已有定義，其意義應同無線電規則和搜救公約之定義。

14.3 豁免

14.3.1 不違背本章的要求非常重要；但主管機關與基地港口國可一同准許個別船舶部分或有條件地豁免第14.7至14.11條之要求，只要：

.1 此類船舶符合第14.5條之功能要求；和

.2 主管機關已考慮到該豁免可能對所有船舶的安全及服務效率所造成之影響。

[2] *參考IMO/IHO/WMO關於海上安全資訊之聯合手冊*(經修訂之MSC.1/Circ.1310號通告)。
[3] *參考《提供全球海上遇險與安全系統(GMDSS)之無線電服務》*(MSC.509(105)決議案)。

14.3.2 僅在下列情況下才可准予14.3.1之豁免：

.1 若影響安全之條件使得完全適用14.7至14.11為不合理或不必要；或

.2 在特殊情況下，船舶在其設備所適合的一個或多個海域外之單次航行。

14.3.3 各主管機關應向本組織報告依照14.3.1和14.3.2所准予之所有豁免，並敘明核准這些豁免之理由。[4]

14.4 GMDSS識別碼

14.4.1 本節適用於所有航行之所有船舶。

14.4.2 各主管機關有義務確保做出適當安排，以登記GMDSS識別碼，並向救助協調中心全天24小時提供關於這些識別碼之資訊。主管機關應酌情向保存這些識別碼登記之國際組織，諸如國際電聯海事移動接入和檢索系統(MARS)通報所分配之識別碼。

14.5 功能要求[5]

14.5.1 在海上航行之每艘船舶應能夠：

.1 執行GMDSS功能，其中包括如下：

.1 由至少兩台分開且獨立之無線電裝置，使用不同之無線電通信服務發送船對岸遇險警報；

.2 接收岸對船傳送之遇險警報；

.3 發送及接收船對船之遇險警報；

.4 發送及接收搜救協調通信；

.5 發送及接收現場通信；

.6 發送及接收定位信號；[6]

.7 接收MSI；[7]

.8 發送及接收緊急和安全通信；及

.9 發送及接收駕駛台與駕駛台通信；及

.2 發送及接收一般無線電通信。

14.6 無線電裝置

[4] 應通過本組織之全球整合航運資訊系統(GISIS)回報豁免，並參考*《依照1974年SOLAS公約及其修正案簽發豁免證書》*(經修正之SLS.14/Circ.115號通告)。

[5] 應注意到，執行GMDSS功能之船舶應使用*《避免誤發遇險警報準則》*(MSC.514(105)決議案)。

[6] 依適用參考13.5及13.15。

[7] 應注意到，船舶在港口時可能需要接收某些海事安全訊息。

14.6.1 每艘船舶在其整個預定航程中應配備能符合14.5所述功能要求之無線電裝置，並且除非已依14.3獲得豁免，還應符合14.7的規定、並根據在預定航程中將通過之一個或數個海域，酌情符合14.8、14.9、14.10或14.11之要求。

14.6.2 每台無線電裝置應：

.1 以正常使用不受機器、電氣或其他干擾源之有害干擾影響之方式安裝，且確保與其他設備和系統的電磁相容性、並避免產生有害之交互影響；

.2 安裝於確保最大程度之安全和操作有效性之位置；

.3 加以保護使其避免受到水、極端溫度變化和其他不利環境條件之有害影響；

.4 配備獨立於主電源和緊急電源之可靠及永久布置之電力照明，為操作無線電裝置之無線電控制台提供充分之照明；及

.5 清楚地標示供無線電裝置操作員使用之GMDSS識別碼(依適用)。

14.6.3 航行安全所需之特高頻無線電話頻道控制器，應設在駕駛台中便於指揮位置使用之處，若有必要，應提供能從駕駛台兩翼進行無線電通信之設備。可用可攜式特高頻設備來滿足後述規定。

14.6.4 在客船上，遇險控制板應安裝在指揮位置，其應：

.1 設有一個單獨按鈕，當按下按鈕時，可使船上所有具有遇險警報功能之無線電裝置均發出遇險警報，或者在各獨立裝置上各設有一個按鈕；

.2 當任何一個或多個按鈕被按下時，即有清晰的視覺顯示；和

.3 備有避免意外啟動14.6.4.1和14.6.4.2中所指單個或多個按鈕之裝置。

14.6.5 在客船上，若使用應急指位無線電示標作為發送遇險警報之輔助裝置、且不能從遇險控制板遙控啟動，則可接受在駕駛台指揮位置附近安裝一個額外之應急指位無線電示標。

14.6.6 在客船上，遇險警報控制板應安裝在指揮位置，其：

.1 應能對船上收到的一個或多個遇險警報提供視覺和聽覺指示；

.2 應表明是通過何種無線電通信服務收到遇險警報；及

.3 可與14.6.4中所提之遇險控制板合併使用。

14.7 無線電設備：概要

14.7.1 每艘船舶應設有：

.1 1台特高頻無線電裝置，能為遇險、緊急和安全通信之目的進行發送及接收：

.1 在156.525 MHz頻率(CH 70)上之DSC。在通常駕駛船舶之位置上，它能在CH 70上啟動發送遇險警報；和

.2 在156.300 MHz(CH 6)、156.650 MHz(CH 13)和156.800 MHz(CH 16)頻率上之無線電話；

.2 1台能在特高頻CH 70上保持連續DSC守聽之無線電裝置，該裝置可以與14.7.1.1.1所要求之功能分開或相結合；

.3 1台雷達SART或1台 AIS-SART，其：

.1 應存放於易於使用的地方；和

.2 可以是14.7.2.1所要求用於救生艇筏之裝置之一；

.4 能夠在船舶的整個航程中接收MSI和搜救相關資訊之接收器；[8]

.5 1台應急指位無線電示標[9]，其應：

.1 安裝在容易接近之位置；

.2 能隨時手動拆下、並得以由一人攜入救生艇筏；

.3 當船舶沉沒時能自由浮離，並在浮起時能自動啟動；和

.4 能手動啟動；和

.6 1台在156 MHz - 174 MHz頻帶之工作頻率上工作、能夠發送和接收一般無線電通信之無線電裝置。可對14.7.1.1規定之設備增加該功能來滿足本項規定。

14.7.2 每艘高速客船、和每艘500總噸及以上之高速貨船至少應配備：

.1 每舷上1台雷達SART、或1台 AIS-SART；和

.2 3台雙向特高頻無線電話裝置。

14.7.3 14.7.2.1要求之雷達SARTs或AIS-SARTs應存放於能迅速將其放入任何救生艇筏之位置。或者，每艘救生艇筏中應存放一台雷達SART或AIS-SART。

14.7.4 每艘客船均應設有從通常駕駛船舶的位置為搜救目的之現場雙向無線電通信裝置，使用航空頻率121.5 MHz和123.1 MHz。這些裝置可以是可攜式的。

[8] 參考*《接收全球海上遇險和安全(GMDSS)系統要求之海上安全資訊和搜救相關資訊之指南》*(MSC.1/Circ.1645號通告)。
[9] 參考*《搜救歸航能力》*(A.616(15)決議案)。

14.8 A1 無線電設備：A1海域

14.8.1 除滿足14.7之規定外，每艘在A1海域範圍內航行的船舶還應配備1台無線電裝置，能利用以下方式從通常駕駛船舶的位置啟動發出船對岸遇險警報：

1 通過衛星服務在406 MHz頻率工作；或

2 若該船舶在裝備了DSC之中頻海岸電臺覆蓋的區域內航行，使用DSC在中頻頻段上工作；或

3 使用數位選呼在高頻頻段工作；或

4 通過經認可之移動衛星服務船舶地球電臺工作。

14.8.2 14.8.1.1之要求可由以下設備來滿足：

.1 14.7.1.5所要求之EPIRB應安裝於通常駕駛船舶之位置附近，但在緊急情況下仍能自由浮離於船舶之外；或

.2 14.7.1.5所要求安裝於船舶上其他位置的EPIRB，前提是該EPIRB具有遠端啟動裝置，且該裝置安裝於通常駕駛船舶的位置附近；或

.3 通常駕駛船舶的位置附近裝有第二台EPIRB。

14.9 A2 無線電設備：A2 海域

14.9.1 除滿足14.7之要求之外，每艘在A2海域範圍內航行的船舶還應配備：

.1 1台可於下述頻率上為遇險、緊急和安全通信目的進行發送及接收的中頻無線電裝置：

.1 使用DSC在2,187.5 kHz頻率工作；和

.2 使用無線電話在2,182 kHz頻率工作；

.2 1台能在2,187.5 kHz頻率上保持連續DSC守聽之無線電裝置。該裝置可以與第14.9.1.1段所要求之功能分開或相結合；和

.3 另一種啟動發送船對岸遇險警報之輔助裝置，使用中頻以外的無線電服務，包括：

.1 通過衛星服務在406 MHz頻率工作；或

.2 使用DSC在高頻頻段工作；或

.3 通過經認可之移動衛星服務船舶地球電臺工作。

14.9.2 應能夠從通常駕駛船舶的位置啟動14.9.1.1和14.9.1.3所規定之無線電裝置發出遇險警報。

14.9.3 14.9.1.3.1中的要求可由以下設備來滿足：

.1 14.7.1.5所要求之EPIRB應安裝於通常駕駛船舶之位置附近，但在緊急情況下仍能自由浮離於船舶之外；或

.2 14.7.1.5所要求裝於船舶上其他位置的EPIRB，前提是該EPIRB具有遠端啟動裝置，且該裝置安裝於通常駕駛船舶的位置附近；或

.3 通常駕駛船舶的位置附近裝有第二台EPIRB。

14.9.4 此外，船舶應能使用下列設備發送及接收一般無線電通信：

.1 1台在1,605 kHz – 4,000 kHz或4,000 kHz – 27,500 kHz頻帶之工作頻率工作的無線電裝置。可對14.9.1.1規定之設備增加該功能來滿足本項規定；或

.2 1 個經認可之移動衛星服務船舶地球臺。

14.10 無線電設備：A3 海域

14.10.1 除滿足14.7之要求之外，每艘在A3海域範圍內航行的船舶還應配備：

.1 1 個經認可的移動衛星服務船舶地球電臺，它能夠：

.1 發送及接收遇險、緊急和安全通信；

.2 啟動發出及接收遇險優先呼叫；和

.3 保持岸對船遇險警報傳送守聽，包括那些針對特定地理區域之遇險警報守聽；

.2 1台能在下述頻率為遇險、緊急和安全通信目的進行發送和接收之中頻無線電裝置：

.1 使用DSC在2,187.5 kHz頻率工作；和

.2 使用無線電話在2,182 kHz頻率工作；

.3 1台能在2,187.5 kHz頻率上保持連續數位DSC之無線電裝置。該裝置可以與14.10.1.2所要求之功能分開或合併；和

.4 另一種使用無線電服務啟動發送船對岸遇險警報之輔助裝置，包括：

.1 通過衛星服務在406 MHz頻率上工作；或

.2 使用DSC在高頻頻段上工作；或

.3 通過額外船舶地球電臺上之任一經認可移動衛星服務。

14.10.2 應可從通常駕駛船舶的位置啟動14.10.1.1、14.10.1.2和14.10.1.4所規定之無線電裝置發出遇險警報。

14.10.3 14.10.1.4.1中之要求可由以下設備來滿足：

.1 14.7.1.5所要求之EPIRB應安裝於通常駕駛船舶之位置附近，但在緊急情況下仍能自由浮離於船舶之外；或

.2 14.7.1.5所要求安裝於船舶上其他位置的EPIRB，前提是該EPIRB具有遠端啟動裝置，且該裝置安裝於通常駕駛船舶的位置附近；或

.3 通常駕駛船舶的位置附近裝有第二台EPIRB。

14.10.4 此外，船舶應能使用下列設備發送及接收一般無線電通信：

.1 1個經認可之移動衛星服務船舶地球電臺；或

.2 1台在1,605 kHz - 4,000 kHz或4,000 kHz - 27,500 kHz頻帶的工作頻率上工作之無線電裝置。

14.10.5 14.10.4.1和14.10.4.2之要求可由分別對14.10.1.1或14.10.1.2要求之設備增加該功能來滿足。

14.11 無線電設備：A4海域

14.11.1 除滿足14.7之要求之外，每艘在A4海域範圍內航行的船舶還應配備：

.1 1台能在1,605 kHz - 4,000 kHz和4,000 kHz - 27,500 kHz頻帶的工作頻率工作，為遇險、緊急和安全通信目的進行發送和接收之中頻/高頻無線電裝置：

.1 使用DSC；和

.2 使用無線電話；

.2 能在2,187.5 kHz、8,414.5 kHz頻率上以及至少在DSC頻率4,207.5 kHz、6,312 kHz、12,577 kHz或16,804.5 kHz中的一個頻率上保持DSC守聽之設備；在任何時候應能選擇這些DSC中之任一頻率用於遇險、緊急和安全通信之目的。該設備可以與14.1.1所要求之設備分開或相結合；和

.3 通過衛星服務在406 MHz頻率啟動發出船對岸遇險警報之輔助裝置。

14.11.2 此外，船舶應能通過在1,605 kHz - 4,000 kHz和4,000 kHz - 27,500 kHz頻帶的工作頻率工作的無線電裝置發送和接收一般無線電通信。此要求可通過對14.11.1.1所要求之設備增加該功能來滿足。

14.11.3 應可從通常駕駛船舶的位置啟動14.11.1.1和14.11.1.3所規定之無線電裝置發出遇險警報。

14.11.4 14.11.1.1.3中之要求可由以下設備來滿足：

.1 14.7.1.5所要求之EPIRB應安裝於通常駕駛船舶之位置附近，但在緊急情況下仍能自由浮離於船舶之外；或

.2 14.7.1.5所要求安裝於船舶上其他位置的EPIRB，前提是該EPIRB具有遠端啟動裝置，且該裝置安裝於通常駕駛船舶的位置附近；或

.3 通常駕駛船舶的位置附近裝有第二台EPIRB。

14.12 當值

14.12.1 每艘船舶在海上時均應保持為遇險、緊急和安全通信目的之連續無線電守聽：

.1 對特高頻DSC之CH 70保持連續守聽；

.2 若該船舶根據14.9.1.2或14.10.1.3之要求裝有中頻無線電裝置，應對DSC頻率2,187.5 kHz保持連續守聽；

.3 若該船舶根據14.11.1.2之要求裝有中頻/高頻無線電裝置，應對DSC頻率2,187.5 kHz和8,414.5 kHz保持連續守聽，並視一天中的時間和船舶所在之地理位置對DSC頻率4,207.5 kHz、6,312 kHz、12,577 kHz和16,804.5 kHz中的至少一個頻率上保持連續守聽。此守聽可通過掃描接收機來保持；和

.4 若該船舶根據14.10.1.1之要求裝有經認可之移動衛星服務船舶地球電臺，對衛星岸對船遇險警報傳送保持連續守聽。

14.12.2 每艘船舶在海上時，應在向該船舶航行區域廣播海上安全資訊和搜救相關資訊的適當頻率上，對海事安全資訊和搜救相關資訊的廣播保持無線電守聽。

14.12.3 每艘船舶在海上時，若實際可行，應在通常駕駛船舶的位置對以下保持連續當值守聽：

.1 特高頻的CH 16；和

.2 該船舶航行區域用於緊急和安全通信之其他適當頻率。

14.13 電源

14.13.1 當船舶在海上時，應隨時提供足夠的電力以操作無線電裝置，並對用於無線電裝置之備用電源組成部分的任何蓄電池進行充電。

14.13.2 每艘船舶均應配備一個或多個備用電源，向無線電裝置供電，以便於船舶主電源和應急電源出現故障時，進行遇險、緊急和安全通信。該備用電源應能同時供電給14.7.1.1所要求之特高頻無線電裝置，及根據船舶航行之海域所配備的14.9.1.1或14.10.1.2所要求之中頻無線電裝置、14.11.1.1所要求的中頻/高頻無線電裝置，或14.10.1.1所要求之船舶地球電臺，並供電給14.13.5及14.13.8所提及之任何額外負載，供電時間至少持續：

.1 對於設有應急電源且該應急電源完全符合12.3及12.7或12.8之有關規定之船舶，包括向無線電裝置供電之情況，可持續運行1小時；和

.2 對於沒有配備完全符合12.3及12.7或12.8有關規定之應急電源，包括向無線電裝置供電之船舶，可持續運行6小時。

該備用電源不必同時向獨立之高頻和中頻無線電裝置供電。

14.13.3 該備用電源應獨立於船舶之推進動力及船舶電力系統。

14.13.4 除特高頻無線電裝置外，另外兩個或兩個以上於14.13.2所提之無線電裝置能夠與備用電源相連，應能根據情況在14.13.2.1或14.13.2.2所規定的時間內，同時向特高頻無線電裝置及下述裝置供電：

.1 能同時與該備用電源相連之所有其他無線電裝置；或

.2 若其他無線電裝置中僅一台可同時和特高頻無線電裝置一起與備用電源相連，則為其他無線電裝置中最耗能的一台。

14.13.5 備用電源可用於對14.6.2.4所要求之電力照明供電。

14.13.6 若一備用電源是由一或多個可充電之蓄電池組成，則：

.1 應設有對這些蓄電池自動充電的裝置，該裝置應能在10小時內充電使蓄電池達到最小容量要求；和

.2 當船舶不在海上時，應於不超過12個月之間隔期內使用適當的方法[10]檢核蓄電池或蓄電池組的容量。

14.13.7 提供備用電源蓄電池之位置及安裝應確保：

.1 最高效之使用；

.2 合理的使用壽命；

.3 合理的安全；

.4 不論充電與否，蓄電池之溫度應保持在廠商說明書所規定之範圍內；和

.5 完全充電的蓄電池，應能在所有氣候條件下提供至少所需之最低工作小時數。

14.13.8 若需要從船舶航行或其他設備提供不間斷之資訊輸入至本章所要求之無線電設備，包括14.18所提之航行接收裝置，以確保其正常運行，則應提供裝置，在船舶主電源或應急電源故障時，確保持續提供此類資訊。

[10] 檢查蓄電池容量的方法之一，是用正常工作電流和時間對蓄電池徹底放電和充電。可於任何時候對充電情況進行評估，但當船舶在海上時，不應對電池進行大量放電。

14.14 性能標準

14.14.1 本章適用之所有設備均應為主管機關認可之型式。這些設備應符合不低於本組織所採納之適當性能標準。[11]

14.15 維護保養要求

14.15.1 設備應設計為主要部件可以易於更換，而無需進行繁瑣之重新校準或調整。

14.15.2 如適用，設備之構造及安裝應易於進行檢查和船上維修。

14.15.3 應備有足夠的資料，以便對設備進行正確的操作和維護保養，並將本組織之建議[12]列

---

[11] 參考本組織採納之下列性能標準：

一般要求

.1 《全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之船載無線電設備及電子航行輔助設備之一般要求》(A.694(17)決議案)；

.2 《船載航行顯示器顯示與航行相關資訊之性能標準》(經修正之MSC.191(79)決議案)；

.3 《駕駛台警報管理性能標準》(MSC.302(87)決議案)；

特高頻(VHF)設備

.4 《能進行通話和數位選擇呼叫之船載VHF無線電裝置性能標準》(MSC.511(105)決議案)；

.5 《救生艇筏可攜式雙向VHF無線電話裝置之性能標準》(MSC.515(105)決議案)；

.6 《關於現場(空中)可攜式雙向VHF無線電話裝置性能標準之建議》(經修正之MSC.80(70)決議案，附錄1)；

中頻(MF)和高頻(HF)設備

.7 《使用高頻窄帶直接印字發布和協調海事安全資訊之系統性能標準》(MSC.507(105)決議案)；

.8 《能進行通話、數位選擇呼叫和接收海事安全資訊及搜救相關資訊之船載MF和MF/HF無線電裝置之性能標準》(MSC.512(105)決議案)；

.9 《使用MF(NAVTEX)和高頻接收海事安全資訊和搜救相關資訊之性能標準》(MSC.508(105)決議案)；

船舶地球電臺和強化群集呼叫(EGC)設備

.10 《能發送和接收直接印字通信的Inmarsat-C船舶地球電臺之性能標準》(MSC.513(105)決議案)；

.11 經修訂之強化群集呼叫(EGC)設備之性能標準》(經修訂之MSC.306(87)決議案)；

.12 《用於GMDSS之船舶地球電臺之性能標準》(MSC.434(98)決議案)；

綜合無線電通信系統

.13 《用於全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之船載綜合通信系統(ICS)之性能標準》(MSC.517(105)決議案)；

應急指位無線電示標

.14 《應急無線電設備之自由浮離釋放及啟動裝置之性能標準》(A.662(16)決議案)；

.15 《在406 MHz頻率上操作之自由浮離式應急指位無線電示標(EPIRBs)之性能標準》(MSC.471(101)決議案)；

搜救發送器和詢答機

.16 《搜救雷達詢答機之性能標準》(MSC.510(105)決議案)；和

.17 《搜救作業中使用之救生艇筏AIS搜救發送器(AIS-SART)性能標準》(MSC.246(83)決議案)。

[12] 參考《全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之船載無線電設備及電子航行輔助設備之一般要求》(A.694(17)決議案)、

入考慮。

14.15.4 應備有足夠之工具和備品，以便維護設備。

14.15.5 主管機關應確保本章要求之無線電設備已有維護保養，以提供14.5規定功能要求之可用性，並符合該等設備之建議性能標準。

14.15.6 在A1或A2海域內航行的船舶，應採用如：使用雙套設備、岸上基地維修、或海上電子維修能力等方法，或綜合使用上述方法來確保功能要求之有效性，並經主管機關認可。

14.15.7 在A3或A4海域內航行的船舶，應採用如：使用雙套設備、岸上基地維修、或海上電子維修能力等至少兩種方法的組合，以確保功能要求之有效性，並經主管機關認可。

14.15.8 然而，對於僅航行於有適當設施可對無線電設備進行岸上基地維修的港口之間，且該兩港口之間航程不超過六小時者，主管機關可豁免該類船舶至少使用兩種維修方法之要求。對於該類船舶，應至少使用一種維修方法。

14.15.9 儘管應採取一切合理措施使設備保持有效的工作狀態，以確保符合14.5規定之所有功能要求，在規則第14.5.1.2條所要求的用於提供一般無線電通信的設備發生故障時，不得認為該船舶已不適航，或者以此為由，將船舶延誤在缺乏隨時可用的維修設施的港口。前提是該船舶能夠執行所有的遇險、緊急和安全功能。

14.15.10 應急指位無線電示標應：

.1 每年進行測試，在船上[13]或在經批准之測試站進行，測試包括操作效率之各方面，特別強調在以下時間間隔裡查核工作頻率之發射、編碼和登記：

.1 對客船而言，在客船安全證書到期之前的三個月內；和

.2 對貨船而言，在貨船安全無線電證書到期之前的三個月內、或周年日之前或之後的三個月內；和

.2 在保養間隔不超過五年的情況下，在經認可的岸上基地維修設施[14]中進行。

14.16 無線電人員

14.16.1 每艘船舶均應載有令主管機關滿意、適格之遇險、緊急和安全通信人員。[15]這些人員應持有無線電規則中規定之適當證書。在遇險時，應指定其中一人主要負責通信。

14.16.2 在客船上，應至少指派一名根據14.16.1要求之適格人員在遇險時僅執行通信之職責。

14.17 無線電紀錄

應在船上保持一份令主管機關滿意並符合無線電規則要求之紀錄，記載與無線電通信服務有關並對海上人命安全可能有重要影響之一切事件。

14.18 船位更新

《所有船舶電氣和電子設備電磁相容性(EMC)的一般要求》(A.813(19)決議案)和*《IMO對GMDSS設備性能標準之某些規定澄清》*(MSC/Circ.862號通告)。

[13] .參考*《應急指位無線電示標(EPIRBs)年度測試準則》*(MSC.1/Circ.1040/Rev.2號通告)和*《避免誤觸遇險警報準則》*(MSC.514(105)決議案)。

[14] 參考*《應急指位無線電示標(EPIRBs)岸上基地維修準則》*(MSC.1/Circ.1039/Rev.1號通告)。

[15] 參考STCW章程第IV章，第B-IV/2節。

14.18.1 適用於本章的船上配備之所有雙向通信設備，若具有自動將船位納入到遇險警報中之能力，均應從所設有之內部或外部航行接收機中自動提供該資訊。[16]

14.18.2 若內部或外部航行接收機發生故障，航行中之船位以及確定該船位的時間應以不超過四小時之間隔進行手動更新，以便隨時可通過設備發送。"

附錄

高速船安全證書及設備紀錄格式

高速船安全證書

3 載於附錄1之現有高速船安全證書及設備紀錄由下列替代：

[16] 自動更新船位規定載於MSC.511(105)、MSC.512(105)和MSC.513(105)決議案。

"高速船安全證書及設備記錄格式

高速船安全證書

本證書應附有設備紀錄

(公章) *(國家)*

本證書由 _____

(經主管機關授權的個人或組織的全稱)

根據_____政府授權

(國家名稱)

依據2000年**高速船安全國際章程(**MSC.97(73)決議案)之規定簽發

船舶要目 [1]

船名 .....

製造廠的船舶型號及船殼編號.....

船舶號數或信號符字.....

IMO編號 [2] .....

船籍港.....

總噸位.....

經認證之船舶營運水域(第14.2.1規定) [3] .....

位於浮面中心縱向位置，設計水線在參考線下方.....，

設計水線對應吃水標之艏吃水.....，及艉吃水 ..... 。

參考線上緣位於..... (舷側最上層甲板下方.....mm) [4]

(龍骨下緣上方.....mm) [4]，且位於縱向浮面中心。

類別 A 類客船/B 類客船/貨船 [4]

船型 氣墊船/水面效應船/水翼船/單體/多體/

其他(詳述 .....) [4]

安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期

或重大改裝開始之日期 .....

---

1 船舶要目亦可橫向排列於表格中。

2 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。

3 經認證在A3海域作業之船舶，請以括弧註明其經認可之移動衛星服務。

4 刪去不適用者。

茲證明：

1 上述船舶業已依據2000年高速船安全國際章程之適用規定檢驗。

2 經檢驗證明該船之結構、設備、裝具、無線電台配置、材料及其他狀況等各方面均屬合格，且該船符合章程之有關規定。

3 救生設備僅供總人數 .....人使用，詳如： .....

.....

4 按本章程1.11規定，該船之下列同等裝置業經核准：

章節 ..... 同等裝置.....

....

本證書有效期*至* .....[5] 。

本證書所依據之檢驗完成日期 ..... *(年/月/日)*

發證地點 .....

(發證地點)

....

(發證日期) *(經授權的發證官員簽名)*

(發證機關關防或徽章，如適用)

定期檢驗之簽證

茲證明，本船依本章程第1.5節之規定實施檢驗符合本章程之有關規定。

定期檢驗： 簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

[5] 填入本章程1.8.4所述主管機關規定之有效期，其日期之月日應與本章程1.4.3規定之週年日期相對應，除非依本章程1.8.12.1之規定修正。

定期檢驗：　　簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

定期檢驗：　　簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

定期檢驗：　　簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

適用本章程1.8.8規定對有效期少於5年證書之延期簽證

本船符合本章程之有關要求，依本章程1.8.8之規定，本證書之有效期可延期至.....

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

適用本章程1.8.9規定於換證檢驗完成後之延期簽證

本船符合本章程之有關要求，依本章程1.8.9之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

適用本章程1.8.10規定對有效期延至檢驗港口之延期簽證

依本章程1.8.10之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

適用本章程1.8.12規定對提前週年日期之簽證

依本章程1.8.12之規定，新週年日期為.....

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

依本章程1.8.12之規定，新週年日期為.....

簽名：.....

(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

高速船安全證書設備紀錄

本紀錄必須永久附在高速船安全證書

符合2000年高速船安全國際章程之設備紀錄

1 船舶要目

船名.....

製造廠的船舶型號及船殼編號.....

船舶號數或信號符字.....

IMO編號[2].....

類別： A類客船/B類客船/貨船[4]

船型： 氣墊船/水面效應船/水翼船/單體/多體/
其他(詳述.....)[4]

核定之乘客人數 .....

操作無線電裝置所需合格人員之最低數 .....

[2] 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。

[4] 刪去不適用者。

2 救生設備細目

1	救生設備可供之總人數	.....
2	救生艇總數	.....
2.1	可容載之總人數	.....
2.2	符合LSA章程4.5規定之部分圍蔽救生艇數量	.....
2.3	符合LSA章程4.6及4.7規定之全圍蔽救生艇數量	.....
2.4	其他救生艇	.....
2.4.1	數量	.....
2.4.2	型式	.....
3	救難艇數量	.....
3.1	包括於上述救生艇總數內之救難艇數量	.....
4	符合LSA章程4.1至4.3規定配備適合下水措施之救生筏	.....
4.1	救生筏數量	.....
4.2	可容載之人數	.....
5	開敞式兩面可用之救生筏(本章程附錄11)	.....
5.1	救生筏數量	.....
5.2	可容載之人數	.....
6	海上撤離系統(MES)數量	.....
6.1	可搭載之人數	.....
7	救生圈數量	.....
8	救生衣數量	.....
8.1	成人救生衣數量	.....
8.2	孩童救生衣數量	.....
9	浸水衣	.....
9.1	總數	.....
9.2	符合救生衣規定之浸水衣數量	.....
10	防曝衣數量	.....
10.1	總數	.....
10.2	符合救生衣規定之防曝衣數量	.....

3 航行系統與設備細目

1.1	磁羅經	.....
1.2	傳送船艏向裝置(THD)	.....
1.3	電羅經	.....
2	航速及航程測量裝置	.....
3	回聲測深儀	.....
4.1	9 GHz 雷達	.....
4.2	第二台雷達(3GHz /9GHz[4])	.....
4.3	雷達自動測繪裝置(ARPA)/自動追跡裝置(ATA) [4]	.....
5	全球導航衛星系統/地面無線電導航系統/其他定位裝置之接收機 [4,6]	.....
6.1	迴旋速率指示器	.....
6.2	舵角指示器/操舵推力之方向指示器 [4]	.....
7.1	海圖/電子海圖顯示與資訊系統(EDICS) [4]	.....
7.2	電子海圖顯示與資訊系統備用設施	.....
7.3	航海出版刊物	.....
7.4	航海出版刊物的備用設施	.....
8	探照燈	.....
9	晝光信號燈	.....
10	夜視設備	.....
11	推進系統模式顯示裝置	.....
12	電子操舵儀(自動導航)	.....
13	雷達反射器/其他裝置 [4,6]	.....
14	聲音接收系統	.....
15	自動識別系統(AIS)	.....
16	遠距識別及追蹤系統	.....
17	航行資料紀錄器(VDR)	.....

[4] 刪去不適用者。

[6] 代以符合要求之「其他方式」，應予以說明。

4 無線電設備細目

1	主要系統	.....
1.1	特高頻無線電裝置	
1.1.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.1.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.1.3	無線電話	.....
1.2	中頻無線電裝置	
1.2.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.2.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.2.3	無線電話	.....
1.3	中頻/高頻無線電裝置	
1.3.1	數位選擇呼叫編碼器	.....
1.3.2	數位選擇呼叫守聽接收機	.....
1.3.3	無線電話	.....
1.4	經認可之移動衛星服務船舶地球電台	.....
2	第二種啟動船對岸之遇險警報傳輸方法	.....
3	接收海事安全資訊和搜救相關資訊之措施	.....
4	應急指位無線電示標(EPIRB)	.....
5	雙向特高頻無線電話裝置	.....
6	雷達搜救詢答機或自動識別系統搜救發射器	.....
7	121.5 MHz及123.1 MHz雙向現場無線電通信裝置	.....

5 確保無線電設施可用性所採用之方法(章程第14.15.6、14.15.7及14.15.8節)

5.1 雙套設備.....

5.2 岸基維修.....

5.3 海上維修能力 .....

茲證明本紀錄在所有各方面均屬正確。

發證地點 .....

(本紀錄簽發地點)

....

(發證日期) *(經正式授權的紀錄簽發官員簽名)*

(發證機關關防或徽章)"

***

附錄10

MSC.503(105)決議案
(2022年4月28日採納)

2008年特種用途船舶安全章程(2008年SPS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MSC.266(84)決議案，委員會在其第84屆會議上採納之2008年特種用途船舶安全章程(2008年SPS章程)，該章程取代由經修正之A.534(13)決議案採納之SPS章程，並適用於2008年5月13日以後認證之特種用途船舶，

注意到由MSC.496(105)決議案採納之1974年海上人命安全國際公約修正案，

在其第105屆會議上，審議了2008年SPS章程之特種用途船舶安全證書及特種用途船舶安全證書設備紀錄(格式SPS)之相應修正案，

1 採納2008年SPS章程修正案，其內容載於本決議案附錄；

2 決定所述2008年SPS章程修正案應與以MSC.496(105)決議案採納之本公約修正案一併於2024年1月1日生效。

附錄

2008年特種用途船舶安全章程(2008年SPS章程)修正案

附錄
特種用途船舶安全證書格式

特種用途船舶安全證書

附錄附件中所載之現有特種用途船舶安全證書格式，包括相關之特種用途船舶安全證書設備紀錄(格式SPS)由下列替代：

"特種用途船舶安全證書格式

特種用途船舶安全證書

本證書應附有設備紀錄(格式SPS)

(公章) *(國家)*

本證書由 _____

(經授權的人員或組織)

根據_____政府授權

(國家名稱)

依據MSC.266(84)決議案採納之2008年特種用途船舶安全章程之規定簽發

船舶要目 [1]

船名.....

船舶號數或信號符字.....

船籍港.....

總噸位.....

經認證之船舶作業海域(SOLAS規則第IV/2條)[2].....

IMO編號[3].....

船舶之特殊用途.....

安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期，或
(如適用)有改裝、換裝或重大特性修改工程時，其開工日期 .....

1 船舶要目亦可橫向排列於表格中。

2 經認證在A3海域作業之船舶，請以括弧註明其經認可之移動衛星服務。

3 依照經A.1117(30)決議案採納之*《國際海事組織船舶識別號計畫》*。

茲證明：

1 本船業已依照本章程第1.6節之要求檢驗。

2 檢驗顯示：

2.1 本船已依照本章程有關之要求：

.1 結構、主機、輔機、鍋爐及其他壓力容器；和

.2 水密隔艙壁佈置及細節；

2.2 本船符合本章程有關結構火警防護、火警安全系統與設施及火警控制圖之要求；

2.3 救生設施及救生艇、救生筏與救難艇之設備，已依本章程要求配備；

2.4 本船已依本章程要求備有拋繩器；

2.5 本船符合本章程有關無線電裝置之要求；

2.6 供救生設施用無線電裝置之配置及功能符合本章程要求；

2.7 本船符合本章程有關船上航行設備、引水人登船措施及航海書刊之要求；

2.8 本船已依本章程及現行海上避碰規則國際公約之要求備有號誌、號標、可發生音響信號與遇險信號之設施；

2.9 本船在所有其他各方面均符合本章程有關之要求。

3 豁免證書已/未[4] 簽發。

4 本船備有/未備有[4] 依照海上人命安全國際公約暨其修正案所簽發之證書。

本證書有效期至 .....

本證書所依據之檢驗完成日期 ..... *(年/月/日)*

發證地點 .....

(發證地點)

....

(發證日期) *(經授權的發證官員簽名)*

(發證機關關防或徽章)

[4] 刪去不適用者。

與本證書第2.1項所述船體、機器與設備有關之年度檢驗之簽證

茲證明，本船依本章程第1.6節之規定實施檢驗符合本章程之有關規定。

年度檢驗：　　簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

年度檢驗：　　簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

年度檢驗：　　簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

年度檢驗：　　簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

與本證書第2.2、2.3、2.4、2.6、2.7、2.8與2.9項所述救生設施及其他設備有關之年度及定期檢驗之簽證

茲證明，本船依本章程第1.6節之規定實施檢驗符合本章程之有關規定。

年度檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

年度/定期[4]檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

年度/定期[4]檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

年度檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

[4] 刪去不適用者。

與本證書第2.5項所述無線電裝置有關之定期檢驗之簽證

茲證明，本船依本章程第1.6節之規定實施檢驗符合本章程之有關規定。

定期檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

定期檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

定期檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

年度檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

證書延期之簽證

本船符合本章程相關規定，且依本章程第1.7.3節之規定，本證書有效期延至.....

簽名：.....
(經授權的官員簽名)

地點：.....

日期：.....

(簽證機關關防或徽章)

附錄

特種用途船舶安全證書設備紀錄(格式SPS)

本紀錄必須永久附在特種用途船舶安全證書

符合特種用途船舶安全章程之設備紀錄

1 船舶要目

船名.....

船舶號數或信號符字.....

核准之全船人數(含乘客).....

操作無線電裝置所需合格人員之最低數 .....

2 救生設備細目

1	救生設備可供之總人數	.....	
		左舷	**右舷**
2	救生艇總數	.....	.....
2.1	可容載之總人數	.....	.....
2.2	部分圍蔽救生艇數量(規則第III/31條及LSA章程第4.5 節)	.....	.....
2.3	全圍蔽救生艇數量(規則第III/21條及LSA章程第4.6 節)	.....	.....
2.4	其他救生艇	.....	.....
2.4.1	數量	.....	.....
2.4.2	型式	.....	.....

2 救生設備細目(續)

3	馬達救生艇數量(包括於上述救生艇總數內)	.....
3.1	裝有探照燈之救生艇數量	.....
4	救難艇數量	.....
4.1	包括於上述救生艇總數內之救難艇數量	.....
5	救生筏	.....
5.1	需要核定下水設施者	.....
5.1.1	救生筏數量	.....
5.1.2	可容載之人數	.....
5.2	不需要核定下水設施者	.....
5.2.1	救生筏數量	.....
5.2.2	可容載之人數	.....
6	救生圈數量	.....
7	救生衣數量	.....
8	浸水衣	.....
8.1	總數	.....
8.2	符合救生衣規定之浸水衣數量	.....
9	保溫設備數量 [5]	.....

[5] 未包括LSA章程第4.1.5.1.24、4.4.8.31及5.1.2.2.13條所規定者。

3 無線電設備細目

項 目		實際配置
1	主要系統	……
1.1	特高頻無線電裝置	……
1.1.1	數位選擇呼叫編碼器	……
1.1.2	數位選擇呼叫守聽接收機	……
1.1.3	無線電話	……
1.2	中頻無線電裝置	……
1.2.1	數位選擇呼叫編碼器	……
1.2.2	數位選擇呼叫守聽接收機	……
1.2.3	無線電話	……
1.3	中頻/高頻無線電裝置	……
1.3.1	數位選擇呼叫編碼器	……
1.3.2	數位選擇呼叫守聽接收機	……
1.3.3	無線電話	……
1.4	經認可之移動衛星服務船舶地球電台	……
2	第二種啟動船對岸之遇險警報傳輸方法	……
3	接收海事安全資訊和搜救相關資訊之措施	……
4	應急指位無線電示標	……
5	雙向特高頻無線電話裝置	……
5.1	可攜式雙向特高頻無線電話裝置	……
5.2	安裝於救生艇筏內之雙向特高頻無線電話裝置	……
6	搜救定位裝置	……
6.1	能迅速放入救生艇筏而存放之雷達搜救詢答機(雷達SART)	……
6.2	存放於救生艇筏內之雷達搜救詢答機(雷達SART)	……
6.3	能迅速放入救生艇筏而存放之自動識別系統搜救發送器 (AIS-SART)	……
6.4	存放在救生艇筏中的自動識別系統搜救發送器(AIS-SART)	……

4 確保無線電設施可用性所採用之方法(SOLAS規則第IV/15.6及第IV/15.7條)

4.1 雙套設備.....

4.2 岸基維修.....

4.3 海上維修能力 .....

5 航行系統與設備細目

項目

1.1 標準磁羅經[6] .....
1.2 備用磁羅經[6] .....
1.3 電羅經[6] .....
1.4 電羅經艏向複示器[6] .....
1.5 電羅經方位複示器[6] .....
1.6 船艏向或航跡控制系統[6] .....
1.7 啞羅經或羅經方位裝置[6] .....
1.8 校正船艏向及方位措施 .....
1.9 傳送船艏向裝置(THD)[6] .....
2.1 海圖/電子海圖顯示及資訊系統(ECDIS)[4] .....
2.2 電子海圖顯示及資訊系統(EDICS)的備用設施 .....
2.3 航海出版刊物 .....
2.4 電子航海出版刊物備用設施 .....
3.1 全球導航衛星系/地面無線電導航系統之接收機[6,4] .....
3.2 9GHz 雷達[5] .....
3.3 第二台雷達(3 GHz/ 9 GHZ [4])[6] .....
3.4 雷達自動測繪設備(ARPA)[6] .....
3.5 自動追跡裝置[6] .....
3.6 第二台自動追跡裝置[6] .....
3.7 電子測繪設備[6] .....
4 自動識別系統(AIS) .....
5.1 航行資料紀錄器(VDR)[4] .....
5.2 簡化航行資料紀錄器(S-VDR)[4] .....
6.1 航速及航程測量裝置(對水)[6] .....
6.2 航速及航程測量裝置(艏向及橫向對地)[6] .....
6.3 回聲測深儀[6] .....
7.1 舵角、螺槳轉速、推力、螺距及操作模式指示器[6] .....
7.2 迴旋速率指示器[6] .....
8 聲音接收系統[6] .....
9 緊急操舵位置之電話[6] .....
10 晝光信號燈[6] .....
11 雷達反射器[6] .....
12 國際信號代碼 .....
13 國際航空暨海事搜索與救助手冊，第III卷 .....

[4] 刪去不適用者。

[6] 依規則第V/19條，可代以符合要求之其他方式，惟應予以說明。

茲證明本紀錄在所有各方面均屬正確。

發證地點 .....

(本紀錄簽發地點)

....

(發證日期) *(經正式授權的紀錄簽發官員簽名)*

(發證機關關防或徽章)”

***

附錄13

MSC.506(105)決議案
(2022年4月28日採納)

2009年海上移動式鑽探裝置構造及設備章程(2009年MODU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，

還回顧大會以A.1023(26)決議案採納2009年海上移動式鑽探裝置構造及設備章程(2009年MODU章程)時，授權本委員會在與相關組織進行適當協商、並考慮設計及技術之發展，可酌情對本章程進行修正，

注意到由MSC.496(105)決議案採納之1974年海上人命安全國際公約修正案，

在其第105屆會議上，審議了2009年MODU章程之相應修正案，

1 採納2009年MODU章程修正案，其內容載於本決議案附錄；

2 提請所有相關政府採取適當措施，以便自2024年1月1日起實施附錄之2009年MODU章程修正案。

附錄

2009年海上移動式鑽探裝置構造及設備章程(2009年MODU章程)修正案

第10章
救生器材及設備

1 第10.14、10.14.1及10.14.2段由下列替代：

"10.14 [保留*]

* 與無線電救生設備相關之規定已移至第11章(參考MSC.506(105)決議案)。特意將第10.14段保留空白，以避免對現有規則重新編號。"

第11章
無線電通信及航行

2 11章之內容由下列替代：

"**11.1總則**

本章旨在對航行設備，以及對海上移動式鑽探裝置(包括相關救生艇筏)與海岸電臺、船舶和輔助飛機之間的遇險及安全無線電通信提供最低規定。

11.2 訓練

應對負責無線電通信之人員提供使用IMO標準海事通信用語[1]之培訓。

11.3 自推式裝置

每台裝置均應符合SOLAS第IV章[2]中關於貨船無線電臺之適用規定。

11.4 經拖帶之非自推式裝置

11.4.1 對配有人員之經拖帶非自推式裝置，相關規定取決於拖船上所安裝之無線電裝置，如第11.4.2及11.4.3段所述。

[1] 參考IMO標準海事通信用語(A.918(22)決議案)。

[2] SOLAS第IV章之規定所述之「從通常駕駛船舶的位置」在此係指「從通常駕駛MODU的位置」。

11.4.2 當拖船完全符合SOLAS第IV章中與船舶無線電通信有關之所有適用規定，配有人員之經拖帶非自推式裝置應：

.1 設有SOLAS規則第IV/7.1.1[3]及7.1.2條要求的VHF設備、和規則第IV/9.1.1及9.1.2條要求的MF設備；

.2 設有SOLAS規則第IV/7.1.5條所規定之EPIRB；以及

.3 設有符合SOLAS規則第IV/7.1.4條、能夠在裝置所從事之整個航行期間接收MSI和SAR相關資訊之接收器。

11.4.3 當拖船不完全符合SOLAS第IV章中規定的船舶無線通訊之所有適用要求時，配有人員之經拖帶裝置應符合SOLAS第IV章中所規定之無線電通信所有適用要求。[3]

11.5 靜止在井位或從事鑽探作業之裝置

11.5.1 每一裝置，當靜止在井位或從事鑽探作業時，應符合SOLAS第IV章所規定對航行通過相同海域的船舶之所有適用要求。
[4]每一裝置到達作業地點時，還應將其位置向全球航行警告服務(WWNWS)的相關航行警告區(NAVAREA)協調人報告，以便廣播航行警告。[5]此外，當裝置離開作業地點時，應通知NAVAREA協調人，以便取消該航行警告。

11.5.2 在沒有駕駛室的裝置上，應能夠從主管機關同意之易於接近並受到保護的處所，以SOLAS規則第IV/10.1.1、10.1.2和10.1.4條(依適用)所規定之無線電設備啟動發送遇險報警。

11.5.3 若裝有無線電設備操控的艙室內之聲音雜訊程度很高、或在特殊的操作條件下聲音雜訊程度可能很高，有可能打擾或妨礙無線電設備之正常使用，則應結合無線電設備之操控，通過機械或其他方式提供適當的雜訊防護。

11.6 無線電救生設備

雙向特高頻無線電話裝置

11.6.1 所有救生艇均應攜帶雙向特高頻無線電話裝置。

11.6.2 MODU上應至少配備兩台雙向特高頻無線電話裝置，存放在能迅速將它們放入任何救生筏中之處。[6]所有雙向特高頻無線電話裝置應符合不低於本組織所採納之性能標準。

搜救定位裝置

11.6.3 所有救生艇應攜帶一台雷達SART或AIS-SART。

11.6.4 MODU上應至少配備兩台雷達SART或AIS-SART，存放在能迅速將它們放入任何救生筏中之處。[7]所有雷達SART或 AIS-SART應符合不低於本組織所採納之性能標準。

---

[3] SOLAS第IV章之規定所述之「從通常駕駛船舶的位置」在此係指「當被拖帶時，從連續有人值班的控制MODU的位置」。

[4] 在SOLAS第IV章所有要求中所提到的「從通常駕駛船舶的位置」在此係指「當靜止在井位或從事鑽探作業時，從連續有人值班的控制MODU的位置(即，通常為控制室)」。

[5] 參考《*全球航行警告服務*》(經修正之A.706(17)決議案)。

[6] 11.6.2規定之雙向特高頻無線電話裝置可滿足或部分滿足SOLAS規則第IV/7.2、7.3或7.4條的規定(如適用)。

[7] 11.6.4要求的雷達SART或 AIS-SART可滿足SOLAS第IV/7.1.3、7.2、7.3或7.5條的要求(如適用)。

11.7 與直升機通信

為確保與直升機的通信，MODU上應配備符合國際民航組織(ICAO)之有關規定[8]並適合於與在其作業區域內的直升機通信之航空移動VHF無線電話站。

11.8 內部通信

所有類型的MODU均應在控制室、駕駛台(如有)和設有操作無線電設備裝置的位置之間安裝有效的通信設施。

11.9 性能標準

所有無線電設備應為經主管機關批准之型式，並由其簽發許可證。這些設備應符合不低於本組織所採納之適當性能標準。[9]

---

[8] 參考《國際民航組織公約》附錄10第3卷 第II部分、附錄6 第 II部分 第II節。

[9] 參考本組織採納之下列性能標準：

一般要求

.1 *《全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之船載無線電設備及電子航行輔助設備之一般要求》* (A.694(17)決議案)；

.2 *《船載航行顯示器顯示與航行相關資訊之性能標準》* (經修正之MSC.191(79)決議案)；

.3 *《駕駛台警報管理性能標準》* (MSC.302(87)決議案)；

特高頻設備

.4 *《能進行通話和數位選擇呼叫之船載VHF無線電裝置性能標準》* (MSC.511(105)決議案)；

.5 *《救生艇筏可攜式雙向VHF無線電話裝置之性能標準》* (MSC.515(105)決議案)；

.6 *《關於現場(空中)可攜式雙向VHF無線電話裝置性能標準之建議》* (經修正之MSC.80(70)決議案，附錄1)；

中頻和高頻設備

.7 *《使用高頻窄帶直接印字發布和協調海事安全資訊之系統性能標準》* (MSC.507(105)決議案)；

.8 *《能進行通話、數位選擇呼叫和接收海事安全資訊及搜救相關資訊之船載MF和MF/HF無線電裝置之性能標準》* (MSC.512(105)決議案)；

.9 *《使用MF(NAVTEX)和HF接收海事安全資訊和搜救相關資訊之性能標準》* (MSC.508(105)決議案)；

船舶地球站和強化群集呼叫(EGC)設備

.10 *《能發送和接收直接印字通信的Inmarsat-C船舶地球電臺之性能標準》(MSC.513(105)決議案)*；

.11 *《經修訂之強化群集呼叫(EGC)設備之性能標準》* (經修訂之MSC.306(87)決議案)；

.12 *《GMDSS中使用的船舶地球電臺之性能標準》* (MSC.434(98)決議案)；

綜合無線電通信系統

.13 *《用於全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之船載綜合通信系統(ICS)之性能標準》* (MSC.517(105)決議案)；

應急指位無線電示標

.14 *《應急無線電設備之自由浮離釋放及啟動裝置之性能標準》* (A.662(16)決議案)；

.15 *《在406 MHz頻率上操作之自由浮離式應急指位無線電示標(EPIRBs)之性能標準》* (MSC.471(101)決議案)；

搜救發送器和詢答機

.16 *《搜救雷達詢答機之性能標準》* (MSC.510(105)決議案)；和

.17 *《搜救作業中使用之救生艇筏AIS搜救發送器(AIS-SART)性能標準》* (MSC.246(83)決議案)。

11.10 無線電臺檢驗

11.10.1 裝置之無線電臺應接受下列檢驗：

.1 在無線電臺投入使用前，由發證主管機關或其授權之代表檢驗；

.2 當該裝置移至另一沿岸國之主管機關管轄下時，該國或其授權之代表可對其進行檢驗；及

.3 在MODU章程證書週年日前後3個月內，由主管機關和/或沿岸國之官員、或各自之授權代表進行定期檢驗。

11.10.2 EPIRB應以不超過5年之間隔進行檢修，該檢修應由經批准之岸基維護保養設施進行。

11.10.3 主管機關可認可沿岸國為經其授權之代表。

11.10.4 在所有情況下，沿岸國授權的代表進行檢驗後應簽發一份報告，並與無線電文件一同保留，如果主管機關要求，應向其送交一份副本。

11.11 航行設備

11.11.1 所有裝置都應符合SOLAS第V章的規定。

11.11.2 主管機關可根據SOLAS規則第V/3條對裝置豁免航行設備之配備要求。"

***

附錄26

MSC.518(105)決議案
(2022年4月28日採納)

國內渡輪安全示範規則

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，

深切關切到世界各地由於國內渡輪事故造成之大量人命喪生，

認識到有關國內渡輪安全之問題係為國際性和集體性之問題，需要加速採取措施以填補與國內渡輪規範架構相關之重要缺口，

還認識到有必要提供一套建議性之框架示範規則供會員國考慮，以便酌情將相關規定納入其國家立法，

承認可自願性使用國內渡輪安全示範規定，以改進國內渡輪安全，

在其第104屆會議上，批准了國內渡輪安全示範規則，

1 採納國內渡輪安全示範規則，其內容載於本決議案附錄；

2 鼓勵會員國基於風險分析考量，全部或部分使用建議性之國內渡輪安全示範規則，作為下列之基礎：

.1 發展國家法規以管理國內渡輪安全，

.2 雙邊或多邊協議以管理於其各自水域之國內渡輪安全營運；

3 敦請會員國及其他利益攸關方加速採取措施，透過將國內渡輪安全示範規則國內化並加以執行，以提升國內渡輪安全；

4 提請會員國向秘書長通報國內渡輪安全示範規則國內化及其執行狀況；

5 還提請秘書長將本決議及其附錄之副本送交會員國及其他利益攸關方。

附錄

國內渡輪安全示範規則

序言

1　　本示範規則：(a)提供關於國內渡輪安全的架構規定，以納入國家法律；(b)未頒布有關便利性、保全及污染之規定；(c)以易於翻譯及納入國家法律的方式起草；(d)可作為多邊、雙邊或區域政府間協議之基礎。

2　　有興趣的國家將本示範規則納入其國內法純為自願性及建議性的，決定是否將其納入國內法是這些國家的特權。

3　　執行本規則之方式由主管當局決定，從而鼓勵採取當地之解決方案，這些解決方案可能成本低廉但合於目的，並考慮到本組織內之進展情況。主管當局可以將責任授權予認可組織、相當之國內實體或指定的驗船師。

4　　符合本規則之國內渡輪可以從一個國家的國內水域直接航行進入另一國，但應遵守相關國家之間的雙邊或多邊協議。

第1條
適用範圍

本規則適用於附錄1中所示在主管當局指定之國內水域中營運的國內渡輪。

第2條
通則

1　　與國內渡輪之建造、改裝、改造、管理和營運安全，以及船員及岸上人員之教育和培訓有關的所有實體均須遵守本規則。

2　　主管當局可採取措施，保護、維護和促進國內水域的船隻及運輸工具之安全及可靠之發展和建造方式。

術語之使用

本規則中使用的「須(shall)」、「應(should)」和「得(may)」分別表示「強制性」、「建議性」和「選擇性」。

定義

就本規則而言：

持證之甲級船員係指持有由認證機構簽發且經主管當局認可之有效適任證書的甲級船員。

*輪機長*係指持有與等級相應的能力適任證書，並負責國內渡輪上所有機器及電氣設備有效操作和維護之持證的甲級船員。

*主管當局*係指負責執行本規則之政府實體。

*船員*係指包括船長在內任何在國內渡輪上工作或操作之人員。

*危險貨物*係指《國際海運危險貨物章程》規定所涵蓋之任何貨物，包括個人物品。

*載重噸*係指國內渡輪之最大載運能力，以噸為單位。

*排水量*係指在任何特定吃水情況下之排水量，以噸為單位。

*國內渡輪*係指經主管當局發證、僅主要在國內水域的水上運送乘客及其行李，包括有人或無人陪同之貨運單位使用任何推進方式的任何類型和構造的船隻。

*國內水域*係指主管當局清楚指明、指定和公佈的國內渡輪可以營運的水域。

*吃水*係指從船中龍骨到吃水線的垂直距離。

*例外*係指主管當局通過法令制定之任何規定，對某些類型的國內渡輪遵守本規則給予全面緩和措施。

*豁免*係指主管當局以書面形式制定之任何規定，以免除本規則施加的任何義務或責任。

*總噸位*係指根據現行的船舶噸位丈量國際公約之規定，以量測並確定國內渡輪之整體尺寸的量度。

*高速國內渡輪*係指SOLAS第X章中所定義，能夠載運乘客的高速船。

*海難*係指與國內渡輪操作直接相關，導致下列情況的事件或事件後果：

.1 人員死亡或嚴重受傷；

.2 國內渡輪上的人員失蹤；

.3 國內渡輪失蹤、推定失蹤或棄船；

.4 國內渡輪的實質損壞；

.5 國內渡輪擱淺或無法使用、或國內渡輪涉及碰撞；

.6 國內渡輪外部的基礎航海設施的實質損壞，可能嚴重危及國內渡輪本身、其他船舶或個人安全；或

.7 一艘或多艘國內渡輪的損壞對環境造成的嚴重損害或潛在的嚴重損害。

但是，海難不包括有意危害國內渡輪、個人或環境之過失或故意行為。

*海上事件*係指海難之外、但與國內渡輪操作直接相關而發生的危及、或若不改正則將要危及船舶、其乘員或任何其他人員或環境的事件或事件後果。

*船長*係指持有與階級相稱的適任證書並指揮或掌管國內渡輪的高級船員。

*淨噸位*係指按照現行的船舶噸位丈量國際公約的規定所確定的國內渡輪的有效運力的量度。

*核能國內渡輪*係指備有核能裝置的國內渡輪。

*本組織*係指國際海事組織。

*乘客*係指除船長和船員以外，於國內渡輪上的任何人員。

*認可組織*係指經主管當局評估、並確認符合主管當局可接受標準的組織。可授權認可組織應要求和代表主管當局執行檢驗、簽發證書以及從事本規則規定之任何其他活動。

*適航*係指適合從事預定的航程，而不會對國內渡輪、環境或人員構成危險，且在各方面均符合本規則的規定。

第3條
安全文化

主管當局主管當局須建立有效的機制，以促進和強化國內渡輪營運之各個領域的安全文化。

第4條
檢驗與發證

1 所有檢查、測試和檢驗均須由主管當局或認可組織、相當之國內實體或指定的驗船師進行。在檢查、測試和檢驗令人滿意的完成後，所簽發的與此類檢查、測試和檢驗相關的證書須明確、清晰地載明執行此類檢查、測試和檢驗的人員的姓名、職稱及聯絡方式。
認可組織

2 由主管當局或認可組織、相當之國內實體或指定的驗船師簽發的證書須保留在船上，並在臨時通知的情況下隨時可以取用以供檢查。
認可組織

第5條
新造國內渡輪

新建造國內渡輪須酌情符合以下要求：

建造
須對國內渡輪簽發安全構造證書。

穩度標準
國內渡輪須符合適用之完整及破損標準。

穩度管理
須向船長提供經批准的穩度手冊及充足的資料，以保持穩度及破損控制。

火警偵測系統
國內渡輪須備有足夠並且經批准之火警偵測系統。

消防設備
國內渡輪須備有足夠並且經批准的消防設備。

高速國內渡輪
高速國內渡輪須符合SOLAS第X章。

傾斜試驗

國內渡輪建造完成後須進行傾斜試驗，以確定輕船狀況的位移和重心位置。

救生設備
國內渡輪須備有足夠並且經批准的船上救生設備。

在決定國內渡輪上需攜帶的救生設備時，主管當局可以參照附錄2之規定。

載重線
國內渡輪須勘劃載重線標誌。

標記及標識
國內渡輪須在顯眼且任何時候都清晰可見的位置酌情勘劃以下標記或標識：

.1 船名；

.2 船籍港；

.3 吃水標記及吃水標尺；

.4 載重線標記；

.5 載重噸；

.6 總噸位；

.7 淨噸位；

.8 核准可載運之乘客總數；

.9 核准每層甲板可載運之乘客人數；

.10 規定之救生衣數量；

.11 救生設備位置圖；

.12 消防設備位置圖；及

.13 航行限制。

核能國內渡輪
核能國內渡輪須符合SOLAS第 VIII 章。

注： 國內渡輪須在船上保存上述證書、圖面、標記和標識的經認證副本，必要時須防風雨並牢固地固定在國內渡輪上之適當位置。

第6條
國內渡輪之改裝或改建

1 改裝或改建為國內渡輪之任何船隻須符合新建造國內渡輪的適用要求。

2 航行路線應重新評估

第7條
修理、改裝及改建

所有修理、改裝及改建均須在主管當局或認可組織、相當之國內實體或指定的驗船師監督下進行。

第8條
登記

1 主管當局須維持其管轄下的國內渡輪名冊，載明國內渡輪名稱及詳細資訊，以及船東名稱及聯絡資料。

2 所有重大修理、改建和改造須由主管當局或認可組織、相當之國內實體或指定的驗船師記錄於文件或等效之紀錄中。

第9條
人員配額

1 國內渡輪須配備合格、持證、身體健康且適當休息的船員。

2 須由主管當局簽發安全配員證書，且該證書應置於船上。

3 船員須持有主管當局簽發或認可之適當證書。

4 在登上國內渡輪之前，船員須持有主管當局規定的有效的體檢證明。須提供工作安排表和休息時間紀錄，以確保其適合履職。

第10條
教育及訓練

1 對岸上工作人員和國內渡輪船員的教育及培訓須由經主管當局正式認可的機構提供。

2 經主管當局認可的教育及培訓機構，應定期接受主管當局審核，以確保該機構適於培訓用途。

3 對岸上工作人員和國內渡輪船員的教育及培訓可依照本組織或主管當局制定的培訓課程進行。

4 主管當局可取用本組織提供的解釋性說明、準則或指南的規定來制定岸上工作人員和國內渡輪船員的教育及培訓大綱。

第11條
安全管理及治理

1 主管當局須確保在岸上及船上有足夠的安全管理系統規定及治理機制。

2 主管當局須審核安全管理系統以確保其有效性。

3 公司須確保安全管理系統明確地規定船長在與安全相關的決定上具有首要之權力和責任。

4 公司須定期、以及在發生海難或海上事件之後對安全管理系統進行審查，以確保其實現安全成果方面之有效性。

5 船東、租船人、國內渡輪的營運公司、或任何其他人均不得阻止或限制國內渡輪的船長作出或執行任何在船長的專業判斷中為確保海上人命安全及保護海洋環境所必需的決定。

6 在決定國內渡輪的適航性時，船長須考慮附錄3中的檢查表。

第12條
職業健康及安全

主管當局須確保在岸上及船上提供足夠之職業健康及安全系統，並著重於新的以及新興之健康及安全議題。

第13條
航行及無線電通訊

1 船上所有設備須由主管當局或認可組織、相當之國內實體或指定的驗船師發證，並在開航時功能完全正常。

2 所有國內渡輪應攜帶適當的安全無線電設備，這些設備可酌情符合全球海上遇險及安全系統之(GMDSS)要求。

設備
主管當局須考慮到國內渡輪的尺寸、容量及航行限制，為其制定航行與通信設備之規定。

海圖
預定航程的海圖，包括電子版本的海圖，須為最新的。

航行路線
主管當局應指明高速國內渡輪常規航行路線。

航行限制
主管當局應指定每艘國內渡輪之航行限制。

除特殊情況外，國內渡輪不得在其航行限制以外營運。

天氣
須安裝經批准且可接收氣象預報之天氣監測設備。

第14條
檢查及維護

國內渡輪及其機器和設備之狀況須由合格的船員或操作人員進行常規及定期檢查與維護，以確認符合本規則的規定，並確保國內渡輪在各方面均適於航行，而不會對國內渡輪本身或船上人員構成危險。

第15條
裝載及繫固

1 在開始預定航程之前，所有個人物品、行李、貨物和車輛須妥善裝載和繫緊，以在整個航程中盡可能防止對國內渡輪及船上人員造成損害或危險、以及貨物落水之損失。

2 除非符合有關主管當局批准的規定，否則不得允許危險貨物上船。

第16條
登船及離船

1 在必要時，須備有足夠和適當的安全舷梯、護舷和安全網，以確保國內渡輪的安全。

2 應在國內渡輪和泊位之間提供足夠和安全的通道。

第17條
開航及抵達之前

1 離開港口前，船長須確認國內渡輪符合本規定。

2 船長在航行之前須確保船員已充分休息並且適任。

3 在任何情況下，船長均不得或被迫在任何航程中駕駛不安全或不適航的國內渡輪。

檢查表
開航之前，船長須填寫如附錄3中所示的檢查表，以確保國內渡輪的適航性。

船員及乘客
開航之前，船長須清點所有船員，且船上和岸上均須以書面記錄乘客及貨物。

船長須確保各層甲板上的最大乘客人數不超過指定的人數。

載運條款和條件須清楚並可隨時取用。

船員和乘客名單須清楚並可隨時取用。

開航
在駕駛國內渡輪出海之前，船長須對船上之安全事項及相關外部情況完全滿意。

船長不得航行不安全或不適航之國內渡輪。

適航性
由主管當局簽發之有效的預定航程適航證書須由船長保存。

救生設備
國內渡輪離開港口之前、及在整個航程期間，所有救生設備均須處於正常工作狀態且可立即取用。

載重線標記及吃水
在整個航程期間的任何時候、或在航程抵達時，若適當的載重線標誌被淹沒，則不得航行國內渡輪。

吃水讀數須由船長或持證的高級船員進行，並適當記錄在航海日誌中。

安全說明
開航之前須進行安全說明，其中須適情包括棄船演示、穿戴救生衣、登上任何救生設備或使用漂浮裝置等。

天氣公告
須向船長提供航程期間將會遇到的最新天氣公告。

在沒有收到最新天氣公告、或收到惡劣天氣預報的情況下，船長不得航行國內渡輪。

在惡劣天氣中或面臨惡劣天氣時，主管當局不得允許國內渡輪開航。

抵達
抵達之前，船長須進行安全查核並發佈安全公告。

在將國內渡輪駛入港口之前，船長須對船上的安全事項及相關的外部情況完全滿意。

第18條
證書

所有證書均須由主管當局或其代表簽發，或由認可組織、相當之國內實體或指定的驗船師簽發。

第19條
豁免及例外

1 除非完全符合本規則的規定，或持有有效的豁免證書，或具有主管當局簽發的例外法令並提供等效之安全水準，否則國內渡輪在任何情況下均不得航行或被允許航行。

2 豁免證書須清楚和明確地說明豁免的原因，包括經授權簽發者的姓名、職稱和經認可及驗證之聯絡方式。豁免須由船長進行驗證。

第20條
航行輔助

1 主管當局須確保提供充分數量之航行輔助設備以利安全航行。

2 此類航行輔助設備須完全發揮功能並經定期維護。

3 須以航海通告和其他適當方式及時發佈航行輔助設備功能的缺陷。

第21條
海難及海上事故

1 船長須盡實際可能儘快向主管當局報告任何涉及國內渡輪的海難或海上事故。

2 主管當局須迅速調查任何涉及國內渡輪的海難或海上事故並加以記錄，重點說明其發生的原因和方式。

3 主管當局須確保所有相關各方已採取適當措施，以避免今後發生類似或接近類似的情況。

第22條
提供支援之義務

船長須按照國內法和國際法向任何遇險或看似在海上遇險的人員提供援助，不論其國籍或身份為何。

第23條
違規

主管當局須確保制定適當的國家法律規定，以對違反本規則之情況採取監管行動。

第24條
修正案

對本規則的修正案須由主管當局依照國家立法予以頒佈。

第25條
執行

為利於執行及符合本規則，主管當局可發佈指南。

第26條
附錄

各附錄須作為本規定之組成部分。

附錄1
航行區域

主管當局須加入：

.1 清楚顯示座標的有關國家國內水域圖之核正無誤副本。

.2 清楚顯示座標的國內渡輪航行區域圖之核正無誤副本。

附錄2
救生設備

第5條規定之救生設備可包括：

.1 應急指位無線電示標 (EPIRB);

.2 雙向自動識別系統(AIS);

.3 防水浮動手持特高頻無線電；

.4 照明彈；

.5 足夠所有許可載運乘客外加25%使用之自由浮離救生艇筏；和

.6 足夠所有許可載運乘客外加25%使用之經批准的救生衣。

附錄3
檢查表

本聲明須由船長和輪機長簽署。

附註：

1 回答須僅為「是」或「否」。

2 若有疑問，則須回答「否」。

3 對於問題8，如果國內渡輪無需遵守破損穩度，則填寫「不適用」。

4 如果在任一問題中有回答為「否」，則除非獲得主管當局的書面許可，否則國內渡輪不得開航或由船長指示開航。

開航開航

	問題	回答
1	所要求的證書，包括所要求之豁免證書是否有效？	
2	是否按照船員最低安全配額證書進行配員？	
3	船員是否得到充分休息並適任？	
4	是否有足夠的燃油？	
5	預定的航程是否在指定的航行區域內？	
6	消防泵和艙底泵是否準備就緒？	
7	是否具備穩度手冊所述之足夠的穩度？	
8	是否符合破損穩度要求？	
9	水密門和艙蓋是否關閉和緊固？	
10	乘客是否安全地分佈在各層甲板上？	
11	是否確認載重線標記未被淹沒？	
12	是否已測量和記錄吃水？	
13	航行及通信設備是否功能齊全？	
14	天氣預報是否確認可以安全開航？	
15	是否對船員和乘客進行了清點和報告？	
16	是否做好了安全說明的準備？	
17	是否所有救生設備均經認證且備便使用？	
18	船舶是否安全和適航？	

日期、地點、船長姓名和簽名

日期、地點、輪機長姓名和簽名

***

附錄1

MEPC.343(78)決議案
(2022年6月10日採納)

經1978年議定書修訂之1973年防止船舶污染國際公約附錄修正案

MARPOL附錄I修正案
(水密門)

海洋環境保護委員會，

回顧國際海事組織公約第38(a)條，其中涉及預防和管制船舶海洋污染之國際公約賦予海洋環境保護委員會(MEPC)之職能，

還回顧經1978年議定書修訂之1973年防止船舶污染國際公約(MARPOL)第16條，其中具體規定了修正程序，並賦予本組織有關機構審議和採納修正案之權責，

在其第78屆會議上，審議了MARPOL附錄I關於水密門之修正案草案，

1 根據MARPOL第16(2)(d)條，採納MARPOL附錄I修正案，其內容載於本決議案之附錄；

2 根據MARPOL第16(2)(f)(iii)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，有不少於三分之一締約方或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%締約方，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請各締約方注意，根據MARPOL第16(2)(g)(ii)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MARPOL第16(2)(e)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MARPOL所有締約方；

5 還提請秘書長發送本決議案及其附錄之副本予非MARPOL締約方之會員國。

附錄

MARPOL附錄I修正案

(水密門)

第4章—油輪貨物區域之規定

A部分—結構

規則28—艙區劃分及破損穩度

1 第3.1段由下列替代：

".1 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和以風雨密門或風雨密艙口蓋關閉之開口；可不包括用人孔蓋和平艙口、維持甲板高度水密完整性之小型貨艙水密艙口蓋、遙控之滑動水密門、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)、在海上保持關閉之鉸鏈式水密門及固定式舷窗等。"

***

附錄2

MEPC.344(78)決議案
(2022年6月10日採納)
經1978年議定書修訂之1973年防止船舶污染國際公約附錄修正案

MARPOL附錄II修正案
(經修訂之GESAMP危害評估流程之縮寫圖例)

海洋環境保護委員會，

回顧國際海事組織公約第38(a)條，其中涉及預防和管制船舶海洋污染之國際公約賦予海洋環境保護委員會(MEPC)之職能，

還回顧經1978年議定書修訂之1973年防止船舶污染國際公約(MARPOL)第16條，其中具體規定了修正程序，並賦予本組織有關機構審議和採納修正案之權責，

在其第78屆會議上，審議了MARPOL附錄II附件I關於經修訂之GESAMP危害評估流程之縮寫圖例之修正案草案，

1 根據MARPOL第16(2)(d)條，採納MARPOL附錄II附件I修正案，其內容載於本決議案之附錄；

2 根據MARPOL第16(2)(f)(iii)條，決定該修正案應於2023年5月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有不少於三分之一締約方或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%締約方，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請各締約方注意，根據MARPOL第16(2)(g)(ii)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，將於2023年11月1日生效；

4 提請秘書長根據MARPOL第16(2)(e)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MARPOL所有締約方；

5 還提請秘書長發送本決議案及其附錄之副本予非MARPOL締約方之會員國。

附錄

MARPOL附錄II修正案
(經修訂之GESAMP危害評估流程之縮寫圖例)

附件I
有毒液體物質之分類準則

標題為「經修訂之GESAMP危害評估流程之縮寫圖例」的三個表格，由下列四個表格替代：

"

	A **生物積累及生物降解**			**B** **水生毒性**	
數字評級	A1 生物積累		A2 生物降解	B1 急性毒性 $LC/EC/IC_{50}$ (mg/L)	B2 慢性毒性 EC_{10} or NOEC (mg/L)
	A1a: log P_{ow}	A1b: BCF			
0	log <1, log > ca.7 MW > 1000	無可量測之BCF	R: 易生物降解	AT >1000	CT >1
1	1≤ log <2	1≤ BCF <10	NR: 不易生物降解	100< AT ≤1000	0.1< CT ≤1
2	2≤ log <3	10≤ BCF <100		10< AT ≤100	0.01< CT ≤0.1
3	3≤ log <4	100≤ BCF <500		1< AT ≤10	0.001 < CT ≤0.01
4	4≤ log <5	500≤ BCF <4000		0.1< AT ≤1	CT ≤0.001
5	5≤ log < ca.7	BCF ≥4000		0.01< AT ≤0.1	
6				AT ≤0.01	

	C **急性哺乳動物毒性**				
數字評級	C1 口服毒性	C2 皮膚接觸毒性	C3 吸入毒性		
			C3a		C3b
	LD_{50}/ATE (mg/kg)	LD_{50}/ATE (mg/kg)	蒸汽/水霧 LC_{50}/ATE (mg/L)	僅水霧 LC_{50}/ATE (mg/L)	僅蒸汽 LC_{50}/ATE (mg/L)
0	ATE >2000	ATE >2000	ATE >20	ATE >5	ATE >20
1	300< ATE ≤2000	1000< ATE ≤2000	10< ATE ≤20	1< ATE ≤5	10< ATE ≤20
2	50< ATE ≤300	200< ATE ≤1000	2< ATE ≤10	0.5< ATE ≤1	2< ATE ≤10
3	5< ATE ≤50	50< ATE ≤200	0.5< ATE ≤2	0.05< ATE ≤0.5	0.5< ATE ≤2
4	ATE ≤5	ATE ≤50	ATE ≤0.5	ATE ≤0.05	ATE ≤0.5

	D **發炎、腐蝕及長期健康影響**		
數字評級	D1 皮膚發炎及腐蝕	D2 眼睛發炎及腐蝕	D3 長期健康影響
0	無發炎	無發炎	**C** – 致癌
1	輕微發炎	輕微發炎	**M** – 致基因發生永久性突變
2	發炎	發炎	**R** – 具有生殖毒性
3	嚴重發炎或腐蝕 3A Corr. (≤4 h) 3B Corr. (≤1 h) 3C Corr. (≤3 min)	嚴重發炎	**Ss** – 對皮膚致敏 **Sr** – 對呼吸系統致敏 **A** – 吸入危害 **T** – 目標器官毒性 **N** – 神經毒性 **I** – 免疫毒性

"

	E **對其他海洋用途之干擾**		
數字評級	E1 易燃性閃點 (ºC)	E2 對野生生物及海底棲息地之物理影響	E3 對海岸遊憩設施之干擾
0	- (不易燃，不燃燒)	**Fp** – 持久漂流物 **F** - 漂流物 **S** - 沉積物 **G** - 氣體 **E** - 蒸發器 **D** - 溶劑 及其組合	未干擾 ***不警告***
1	Fp >93		輕度妨害 ***警告，不關閉設施***
2	60< Fp ≤93		中度妨害 ***可能關閉設施***
3	23≤ Fp ≤60		高度妨害 ***關閉設施***
4	Fp <23		

***

附錄3

MEPC.345(78)決議案
(2022年6月10日採納)
國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程(IBC CODE)修正案

(水密門)

海洋環境保護委員會，

回顧國際海事組織公約第38(a)條，其中涉及預防和管制船舶海洋污染之國際公約賦予海洋環境保護委員會(MEPC)之職能，

還回顧本委員會採納國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程(IBC Code)之MEPC.19(22)決議案和使IBC Code在「經1978年議定書修訂之1973年防止船舶造成污染國際公約(MARPOL)」附錄II下成為強制性章程之MEPC.16(22)決議案，

進一步回顧防止船舶污染國際公約(MARPOL)，規定了IBC章程修正程序，並由締約方採納其修正案之第16條及附錄II規則1.4，

在其第78屆會議上，審議了有關水密門之IBC章程建議修正案，

1 根據MARPOL第16(2)(d)條，採納IBS章程修正案，其內容載於本決議案之附錄；

2 根據MARPOL第16(2)(f)(iii)條，決定該修正案應於2024年1月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有不少於三分之一締約方或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%締約方，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請各締約方注意，根據MARPOL第16(2)(g)(ii)條，IBC章程修正案在按上述第2段獲得接受後，將於2024年7月1日生效；

4 提請秘書長根據MARPOL第16(2)(e)條，將本決議及其附錄中所載IBC章程修正案內容之核正無誤副本送交MARPOL所有締約方；

5 還提請秘書長發送本決議案及其附錄之副本予非MARPOL締約方之會員國。

附錄

國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程(IBC CODE)修正案

(水密門)

第2章

船舶存活能力及液貨艙位置

2.9存活規定

1 第2.9.2.1段由下列替代：

".1 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和以風雨密門或風雨密艙口蓋關閉之開口；可不包括用人孔蓋和平艙口、維持甲板高度水密完整性之小型貨艙水密艙口蓋、遙控之滑動水密門、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)、在海上保持關閉之鉸鏈式水密門及固定式舷窗等；"

附錄8

MEPC.346(78)決議案
(2022年6月10日採納)

2022年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)制定準則

海洋環境保護委員會，

回顧國際海事組織公約第38(a)條，其中涉及預防和管制船舶海洋污染之國際公約賦予海洋環境保護委員會(MEPC)之職能，

注意到委員會於其第76屆會議上以MEPC.328(76)決議案採納了2021年MARPOL附錄VI之修正案將於2022年11月1日生效，

特別注意到2021年經修訂之MARPOL附錄VI(MARPOL Annex VI)中包括以目標為基礎之強制性技術及營運措施以降低國際航運碳強度之規定修正案，

進一步注意到MARPOL附錄VI中第26條，規定每艘船均應保留一份船舶能源效率管理計畫(SEEMP)於船上，該計畫之制定與審查須考量本組織採納之準則，

認識到前述MARPOL附錄VI之修正案需要相關之準則以利統一及有效實施各項規定，並提供業界充分之先期準備時間，

注意到委員會在其第70屆會議上以MEPC.282(70)決議案採納2016年船舶能源效率管理計畫制定準則，

在其第78屆會議上，審議了2022年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)制定準則草案，

1 採納2022年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)制定準則，其內容載於本決議案之附錄；

2 提請主管機關於制定及生效國家法律，以執行MARPOL附錄VI規則26之規定時，將本附錄中之準則列入考慮；

3 要求MARPOL附錄VI締約方及其他會員國政府將附錄準則提供予船長、船員、船舶所有人、船舶營運人及其他利益攸關方注意；

4 同意根據本準則實施中獲得之經驗，並考慮到依MARPOL附錄VI規則25.3及28.11規定須在2026年1月1日前完成對減少國際航運碳強度之技術及營運措施的審查，持續審查本準則；

5 廢止由MEPC.282(70)決議案採納之2016年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)制定準則。

2022年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)制定準則

目錄

1 介紹

2 定義

SEEMP第I部分：提升能源效率之船舶管理計畫

3 概述

4 SEEMP第I部分之框架與架構

5 船舶燃料有效營運最佳做法之指南

SEEMP第II部分：船舶燃油消耗數據收集計畫

6 概述

7 燃油消耗數據、航行距離及在航時收集方法指南

8 直接測量二氧化碳

SEEMP第III部分：船舶營運碳強度計畫

9 概述

10 年度營運CII達成值計算方法；數據收集計畫及數據品質

11 未來3年規定之年度營運CII要求值

12 3年執行計畫

13 自我評估及改進過程

14 SEEMP第III部份之審查及更新

15 矯正行動計畫

附件1 – 提升能源效率之船舶管理計畫範例格式(SEEMP第I部份)

附件2 – 船舶燃油消耗數據收集計畫範例格式(SEEMP第II部份)

附件2bis – 船舶營運碳強度計畫範例格式(SEEMP第III部份)

附件3 – 向主管機關回報數據收集系統及營運碳強度之標準化數據報告格式

附件4 – 自願性試驗計算碳強度指標之參數標準化數據報告格式

1 介紹

1.1 船舶能源效率管理計畫制定準則之制定係為幫助編制MARPOL附錄VI規則第26條所規定之船舶能源效率管理計畫(SEEMP)。

1.2 整體而言，SEEMP之目標應協助國際航運界達成MARPOL附錄VI第4章規則第20條所訂之目標，即為降低國際航運碳強度。SEEMP之目標有三部份：

1.2.1 鼓勵公司採取行動，以改進其船舶之能源效率、碳強度及其船舶管理方法。

1.2.2 規定船舶收集依MARPOL附錄VI規則第27.1條要求的數據時應使用的方法、以及船舶向其主管機關或經正式授權的任一組織報告數據時應有之過程。

1.2.3 規定船舶在計算MARPOL附錄VI規則第28.1條要求之年度營運碳強度指標(CII)達成值應使用的方法、和船舶向其主管機關或經正式授權的任一組織報告數據應有之過程。

1.3 SEEMP分為三部份：

1.3.1 本準則第3、4和5節涉及MARPOL附錄VI規則第26.1條要求的SEEMP第I部分的指南。該部分的目的是提供監測船舶和船隊在一段時間內之能效的方法，並描述改善船舶能效之性能和碳強度的方式。SEEMP第I部分適用於總噸位400以上之任何船舶。

1.3.2 本準則第6、7和8節涉及MARPOL附錄VI規則第26.2條要求的SEEMP第II部分的指南。該部分的目的是提供收集依MARPOL附錄VI規則第27條所要求數據應使用的方法、和船舶向其主管機關或經正式授權的任一組織報告數據應有過程的說明。SEEMP第II部分適用於總噸位5,000以上之任何船舶。

1.3.3 本準則第9、10、11、12、13、14和15節涉及MARPOL附錄VI規則第26.3和28.8條要求的SEEMP第III部分的指南。該部分的目的是提供：

.1 計算MARPOL附錄VI規則第28條要求的年度營運碳強度指標(CII)達成值應使用的方法之描述；

.2 向船舶主管機關或經其正式授權的任一組織報告數值應有之過程；

.3 未來三年規定之年度營運CII要求值；

.4 記有在未來三年內應如何達成規定之年度營運CII要求值的實施計畫；

.5 自我評估及改進程序；及

.6 對於連續三年被評為D級或被評為E級的船舶，為達成規定之年度營運CII要求值的矯正行動計畫。

1.3.4 SEEMP第III部分適用於總噸位5,000及以上、且屬於MARPOL附錄VI規則2.2.5、2.2.7、2.2.9、2.2.11、2.2.14至2.2.16、2.2.22以及2.2.26至2.2.29中的一或多個類別的任何船舶。

1.3.5 附件1、2和*2bis*所列為示範用途之SEEMP各節的範例格式。附件3所列為數據收集系統及營運碳強度之標準化數據報告格式。附件4所列為自願性試驗計算碳強度指標之參數標準化數據報告格式。

2 定義

2.1 就本準則而言，可適用MARPOL附錄VI中的定義。

2.2 「船舶燃油消耗數據」係指依MARPOL附錄VI附件IX中要求應每年收集和報告之數據。

2.3 「安全管理系統」係指國際安全管理章程第1.1段所定義、使得公司人員能有效執行公司之安全及環境保護政策的結構化及文件化系統。

2.4 「碳強度指標」係指一性能指標，可由其量測本組織制定之準則[1]中所定義之船舶碳強度，並考慮到MARPOL附錄VI附件IX中所列之報告用數據。

SEEMP第I部份：提升能源效率之船舶管理計畫

3 概述

3.1 MARPOL附錄VI規則第26.1條規定，受第4章約束之每艘總噸位400及以上船舶，應在船上保存一份該船特定之船舶能源效率管理計畫(SEEMP)。

3.2 SEEMP第I部分的目的是為公司和/或船舶建立一個機制，以提高船舶營運能效和降低碳強度。認知到沒有兩個航運公司是一樣的、且船舶在各種不同條件下營運，船舶特定之SEEMP最好與擁有、經營或控制船舶的公司更廣泛之能源管理政策有所連結。

3.3 許多公司已擁有符合ISO 14001之環境管理系統(EMS)，其中包含為特定船舶選擇最佳措施之程序，並設定相關參數之目標量測及相關控制和回饋功能。因此，營運環境效能的監測應視作更廣泛的公司管理系統內之一環。

3.4 此外，許多公司已有發展、實施和維持一個安全管理系統。在此情況下，SEEMP第I部分可為船舶安全管理系統之一部份。

3.5 本節為SEEMP第I部分的製作提供指南，應根據各個公司和船舶的特性和需求進行調整。SEEMP第I部分旨在成為一個管理工具，協助公司管理其船舶之持續環境表現，因此建議公司以將船上的行政負擔降至所需最低

[1] *參考《2021年營運碳強度指標和計算方法準則》(CII準則，G1)* (MEPC.336(76)決議案)及*《2022年CII計算之修正係數及航程調整準則》(G5)* (MEPC.355(78)決議案)。

限度的方式制定執行該計畫的程序。

3.6 SEEMP第I部分應由公司制定船舶特定之計畫，並應透過4個步驟反映提高船舶能效和降低碳強度之努力：計畫、執行、監測、和自我評估及改進。這些組成部分在不斷的循環中發揮關鍵作用，以提高船舶能效管理並降低碳強度。隨著這些步驟的每次迭代，第I部分的某些因素必然會改變，而其他則可能保持不變。

3.7 在任何時候，安全都應是最重要的考量因素。船舶所涉之貿易可決定所考慮的能效和降低碳強度措施的可行性。例如，在海上進行服務的船舶(管道鋪設、地震勘測、離岸勤務船、挖泥船等)可選擇與普通貨物運輸船不同的能效改善方法。營運的性質和盛行天氣條件、潮汐和波浪的影響、結合維持安全營運的必要性，可能需要調整整體程序以維持營運的效率，例如，動態定位之船舶。如同特定貿易之安全考量，航程的長度和避開高風險區域的必要性也可能是重要的參數。

4 SEEMP第I部分之框架與架構

4.1 計畫

4.1.1 計畫是SEEMP第I部分最關鍵的階段，主要由其確定船舶能源使用和碳強度的現況、以及船舶能效的預期提升和碳強度的預期降低。因此，鼓勵投入足夠的時間進行計畫，以制定最合適、有效和可執行的計畫。

船舶特定措施

4.1.2 認知到有許多提高能效和降低碳強度的選項(例如：航速最佳化、與目的港口確認泊位可用性及到達時間、氣象導航(天氣定航)、船體保養、裝配能效裝置、和使用替代燃料)，對一艘船而言，提高能效和降低碳強度的最佳措施組合在很大程度上取決於船型、貨物、航線和應首先確定的其他因素。這些措施應做為所要執行的措施組合，從而提供該船應採取行動之概述。

4.1.3 因此，在計畫過程中，確定和了解船舶能源使用的現況是重要的。SEEMP第I部分應指出已採取的節能和降低碳強度措施，並應確定這些措施對於提高能效和降低碳強度效果如何。第I部分還應指出能採取哪些措施來進一步提高船舶能效及降低碳強度。然而，應注意到並非所有措施皆可一體適用所有船舶、甚至對處於不同營運條件下的同一船舶也非一體適用，有些措施是互相排斥的。理想情況下，最初的措施可以產生節能(和節約成本)的效果，並能重新投資於第I部分確定的更難或更昂貴的能效升級中。

4.1.4 第5章列出了船舶燃油高效操作之最佳實踐指南，可用於促進計畫階段之實施。此外，在計畫過程中，應特別考慮將船上的行政負擔降至最低。

公司特定措施

4.1.5 船舶營運能效的提高和碳強度的降低並不僅取決於單一的船舶管理。而是可能取決於包括船舶修理廠、船東、船舶經營者、租船方、貨主、燃料供應商、港口和交通管理服務機構等許多利益攸關方。例如，第5.2.4段中所述的「及時到港(just in time)」要求船舶經營者、港口和交通管理服務機構之

間良好的事前溝通。如果這些利益攸關方之間協調得越好，改進的效果就越好。在大多數情況下，最好由公司而不是單一船舶進行這類協調或統籌管理。因此，建議公司也應制訂一個能源效率和碳強度管理計畫，以提高其船隊的表現(若尚未有此計畫)，並在利益攸關方之間進行必要的協調。

人力資源開發

4.1.6 為了有效和穩定地執行所採取的措施，提高岸上和船上人員的意識並提供必要的培訓，是一個重要的要素。這樣的人力資源開發應予以鼓勵，並應視作計畫之重要組成部分和執行之關鍵因素。

設定目標

4.1.7 計畫的最後一部分是設定目標。

.1 對於同時適用於MARPOL附錄VI規則第28條規定之船舶，其目標設定應與該條規定的持續CII改善保持一致，並應包括相關資訊(見第9.7段)。除了適用的CII要求外，還鼓勵這些船舶考慮設定船舶特定之目標，以爭取實現額外的能效提高和碳強度降低。

.2 對於不受規則第28條約束的船舶或公司，並未規定須訂定目標並將其公開通報，或接受外部檢查、檢驗或審核以符合SEEMP之要求。但是，仍應設定有意義的目標，以顯示公司承諾提高船舶能效和降低碳強度。目標可以使用不同的指標來設定，包括年度燃料消耗、年度效率比(AER)、cgDIST、能效營運指數(EEOI)或其他碳強度指標(CII)[2]。在所有情況下，目標應可量測且容易理解。

4.2 執行

建立執行系統

4.2.1 在船舶和公司確定應執行的能效和碳強度措施後，建立執行系統是至關重要的。通過制定能源管理程序、定義與程序相關的任務、並將任務分配給負責人員來完成。執行系統應包括確保執行措施之程序，並指定明確之權限和溝通管道。此外，還應包括內部稽核和管理審查的程序(若有相關)。總之，SEEMP第I部分應描述每個措施應如何執行以及由誰負責。應指示每個所選措施的執行期限(開始和結束日期)。該執行系統的制訂可視作計畫的一部分，因此可在計畫階段完成。

執行並保留紀錄

4.2.2 計畫的措施應根據預定的執行系統進行。保留每個措施的執行記錄有助於在後續階段進行自我評估，因此應予以鼓勵。如果因任何原因不能執行確定的措施，應將原因予以記錄以供內部使用。建議記錄可能會影響船舶評級的船員無法控制的事件和操作條件(例如，等待泊位、延長停泊時間、惡劣天氣下的操作)。

[2] 參考《*2022*年營運碳強度指標和計算方法準則》*(CII*準則，*G1) (*MEPC.352(78)決議案)及《*2022*年*CII*計算之修正係數及航程調整臨時準則》*(G5) (*MEPC.355(78)決議案)。

4.3 監測

監測工具

4.3.1 船舶能效應以定量方式進行監測。最好使用國際標準確定的方法進行。在許多情況下，監測工具應針對第4.1.7段中設定之目標指標進行(例如，AER、cgDIST、EEOI或本組織同意的其他CIIs)。如果船舶沒有定義一個量化目標，則應選擇本組織制定的定量績效指標(例如，AER、EEOI、CII)、或其他國際公認的工具。受規則第28條約束的船舶可能會使用CII作為其監測工具。

4.3.2 若使用CII作為監測工具，應按照本組織制定的準則[3]進行計算，並在必要時根據特定船舶和貿易進行調整。

4.3.3 受規則第28條約束的船舶可使用除CII外之其他測量工具，如果對船舶或公司方便和/或有益的話。在使用其他監測工具之情況下，應於計畫階段澄清使用該工具的原因及監測的方法。

4.3.4 強烈建議定期進行監測，以檢查數據的一致性和協助驗證。應使用每日報告(例如午報)或更高頻率的數據來監測船舶的燃油消耗量。

建立監測系統

4.3.5 應注意到，不管使用什麼測量工具，連續、一致和可靠的數據收集是監測的基礎。為能允許有意義且一致之監測，應制定一個監測系統，包括收集數據和分配相關負責人員的程序。這種系統的制定可視作計畫的一部分，因此應在計畫階段完成。

4.3.6 應注意到，為避免對船上員工造成不必要的行政負擔，當數據可以自動傳輸時，應盡可能由岸上員工利用現有規定之記錄(例如正式航行日誌、輪機日誌及油料記錄簿等)中獲得的數據進行監測。可視情取得額外數據。

搜救

4.3.7 當船舶偏離其預定航線進行搜救作業，且根據規則第3條規定，這些排放是被排除時，建議搜救作業期間取得的數據不在船舶能效監測中使用，並且應將此類數據分開記錄。

4.4 自我評估及改進

4.4.1 自我評估及改進是管理週期之最後階段。該階段應對下一個改進週期的第1階段(即計畫階段)提供有意義的回饋。

4.4.2 自我評估的目的是：

.1 評估計畫措施及其執行狀況之有效性；

[3] 參考《船舶能效營運指數*(EEOI)*自願使用準則》(MEPC.1/Circ.684)和《*2022*年營運碳強度指標和計算方法準則》*(CII*準則，*G1) (*MEPC.352(78)決議案)及《*2022*年*CII*計算之修正係數及航程調整臨時準則》*(G5) (*MEPC.355(78)決議案)。

.2 深入了解船舶營運之整體特性，例如哪些措施可以或不能有效運行，以及如何和/或為什麼會如此；

.3 理解該船能效改進之趨勢；及

.4 透過識別進一步提高能效和降低碳強度的機會，制定下一週期的改進管理計畫。

4.4.3 在過程中，應制定船舶能效管理計畫之自我評估程序。此外，應通過使用監測收集到的數據定期進行自我評估。此外，建議花時間確定在評估期間性能之原因與影響，以便在修訂和改進下一階段的船舶能效管理計畫時考慮到所獲得之經驗。

5 船舶燃油有效營運最佳做法之指南

5.1 在整個運輸鏈中尋求能效和碳強度的改進，超出了公司所能單獨行使的職責範圍。在一個單一航程中涉及到能源效率的可能利益攸關方很多：就船舶特徵而言，明顯的攸關方為設計者、船廠和主機製造商；對於特定航次，明顯的攸關方為租船方、燃料供應方、港口和船舶交通管理服務機構等。所有攸關方應各自或共同考慮在其業務中納入能效措施。

5.2 燃料有效營運

改進航程規劃

5.2.1 透過精心的航程規劃和執行，可以實現最佳航線和提高能效。考慮周全的航程規劃需要充分的時間，但現有的許多軟體工具可以協助進行航程規劃。

5.2.2 以A.893(21)決議案採納之《航程規劃準則》為船員和航程規劃者提供了必要的指南。

氣象導航(天氣定航)

5.2.3 氣象導航(天氣定航)對特定航線的節能有很大潛力。它對於所有類型的船舶和在許多貿易區域都是商業上可用的。

及時到港

5.2.4 應以及早與下一個港口進行良好溝通為目標，以最大限度地提前告知泊位的可用性、並便於使用最佳航速(若港口作業程序支援這種方法)。

5.2.5 優化港口作業可能會涉及在港口中使用不同船舶處理裝置的程序變化。應鼓勵港口當局最大限度提高效率並盡可能減少延誤。

航速最佳化

5.2.6 航速最佳化有顯著節能收益。然而，最佳航速表示在該航速下航行時每噸海里使用的燃料最少，而不是最低航速；實際上，以小於最佳航速的速度航行會消耗更多的燃料而不是更少。應參考主機製造商的功率/消耗曲線和船舶的螺槳曲線。低速運行可能的不利後果可能包括振動增加、以及燃燒

室和排氣系統的煤煙沉積問題。應考慮這些可能的後果。對於LNG運輸船，航速最佳化通常表示在滿載航段開始時提高速度，以控制液艙壓力，並在壓載結束時使用液貨艙冷卻所需LNG量進行推進，而不是浪費在GCU或冷凝器蒸汽排放。租船方通常會意識到這種速度模式的提高效率。

5.2.7 作為航速最佳化過程的一部分，可能需要適當考慮裝卸泊位可用性協調到達時間等事宜。考慮航速最佳化時，可能需要考慮從事特定貿易航線的船舶數量。

5.2.8 在保持引擎負載在特定限制範圍內的情況下，當離開港口或河口時逐漸增加航速，有助於減少燃料消耗。

5.2.9 認識到根據許多租船協議中，航速係由租船方而不是船舶經營者決定。在協商租船協議時，應努力鼓勵船舶以最佳航速營運，以最大化能源效率。

軸功率最佳化

5.2.10 以恒定的軸每分鐘轉速(RPM)運轉可能會比通過主機功率連續調整航速更有效率。使用主機自動化管理系統控制航速而不依賴人為介入可能是有益的。

5.2.11 在軸功率最佳化時，應注意整個動力系統的效率。例如，在某些情況下，將負載或軸速降低至運行能量回收系統和軸發電機所需的最低值以下可能會增加總排放量。

5.3 最佳化船舶操縱

最佳俯仰

5.3.1 大多數船舶設計成以一定的航速和一定的燃油消耗量載運特定量的貨物。這表示船舶之平衡條件是已預先設定好的。不論是裝貨還是卸貨，俯仰會對船舶在水中之阻力產生重要影響，因此俯仰最佳化能節省很多燃料。對於任何給定的吃水，都存在一個使阻力最小之俯仰狀態。在某些船上，可以在整個航行過程為燃料效率持續評定最佳俯仰狀態。設計或安全因素可能會限制俯仰最佳化的充分使用。

最佳壓載

5.3.2 調整壓載時，應考慮到滿足最佳俯仰和操舵條件，並通過良好的貨物計畫來實現最佳壓載條件。

5.3.3 確定最佳壓載狀態時，船舶應遵循其壓艙水管理計畫中規定的限制、條件和壓載管理配置。

5.3.4 壓載狀態對操舵狀態和自動駕駛儀的設定有顯著影響，需要注意較少的壓載水並不表示較高的能效。

螺槳優化及螺槳進水考量

5.3.5 螺槳的選擇通常在船舶設計和建造階段確定，但螺槳設計的新發展

使得後期改裝設計以提供更好的燃油經濟效益成為可能。雖然這肯定是值得考慮的，但螺槳只是推進過程之一部分，僅更換螺槳可能對效率沒有影響，並可能增加燃料消耗量。

5.3.6 使用一些裝置(例如使用鰭和/或噴嘴等)改善螺槳進水方式，可提高推進效率並減少燃料消耗。

舵和航向控制系統(自動駕駛儀)之最佳使用

5.3.7 自動航向和操舵控制系統技術已有很大改進。雖然最初是為了使駕駛台團隊更有效率，但現代自動駕駛儀可以實現更多功能。通過減少「偏離航道」航行距離，綜合航行和指揮系統就能顯著降低燃料消耗。其原理很簡單：通過更少和更小的修正來實現更好的航向控制，可最小化由於舵阻力造成的損失。可考慮在現有船舶上改裝更有效率之自動駕駛儀。

5.3.8 在接近港口和引航站時，因為舵必須快速地回應收到的指令，自動駕駛儀不能總是有效地使用。此外，在航行的某個階段，比如惡劣天氣和接近港口時，自動駕駛儀可能需要停用或非常仔細地予以調整。

5.3.9 可考慮對舵葉進行改進設計(例如“扭流”舵)。

船體保養

5.3.10 進塢間隔應與船舶經營者對船舶性能進行的評估相結合。船體阻力可透過新技術塗層系統，並可能與清潔間隔結合，來進行優化。建議定期對船體狀況進行水下檢查。

5.3.11 螺旋槳的清潔和拋光或甚至適當的塗層會顯著提高燃料效率。港口國應認識到船舶需要通過水下船體清潔以維持能效之需要，並提供便利於該作業之設備。

5.3.12 可考慮及時完全移除和更換水下塗層系統的可能性，以避免因重複的點噴砂和多次進塢修理引起之船體粗糙度增加。

5.3.13 一般來說，船體越平滑，燃料效率越好。

推進系統

5.3.14 船用柴油機具有極高的熱效率(~50%)。這種優異的性能只被平均熱效率60%的燃料電池技術超越。這是由於系統化地最小化熱和機械損失。特別是新式的電子控制主機能增加效率。但是，可能需要考慮為相關員工提供特定培訓，以將效益最大化。

推進系統維護

5.3.15 根據製造商的指示在公司計畫保養日程表中進行的保養也應維持效率。使用主機狀態監測可做為一個維持高效的有用工具。

5.3.16 提升主機能效的額外方法可能包括：使用燃料添加劑、調整汽缸潤滑油消耗量、改進閥門、扭矩分析和自動化主機監測系統。

5.4 廢熱回收

5.4.1 廢熱回收系統使用來自排放廢氣的熱損耗進行發電、加熱或用軸馬達進行額外推進。

5.4.2 可能無法將這類系統改裝至現有船舶上。然而，這對於新船來說是一個有益的選擇。應鼓勵造船廠在其設計中納入新技術。

5.5 提升船隊管理

5.5.1 更好地利用船隊艙位可通過改進船隊計畫來實現。例如，通過改進的船隊計畫可能得以避免或減少長時間的壓載航程。租船方有機會提高效率。這能與“及時”抵達之概念緊密相關。

5.5.2 公司內部之效率、可靠性及維護資料之共享，可用於在公司內的船舶之間推廣最佳實踐，應積極鼓勵。

5.6 改進貨物裝卸

貨物裝卸在大多數情況下由港口或碼頭營運人控制，應探索符合船舶和港口或碼頭要求的最佳解決方案。然而，在船舶使用自己的貨物裝卸設備(例如，貨物起重機、自動卸貨臂、貨泵(液貨船))之情況下，應制定程序以有效利用操作設備所需之任何額外發電機產生的能源。

5.7 能源管理

5.7.1 對船上供電的檢查能發現意想不到的效率提升潛力。但是，應注意在關閉電力服務(例如照明)時，避免產生新的安全危險。熱隔離是節省能源的一個明顯方式。也參考下列關於岸電之評論。

5.7.2 最佳化冷藏貨櫃儲放位置有助於減少壓縮機組的傳熱影響。這可能會與貨櫃加熱、通風等相結合。也可以考慮使用能耗較低的水冷式冷藏裝置。

5.8 燃油類型

可考慮使用新興替代燃料做為減少CO_2的方法，但燃料可獲得性通常會決定其適用性。

5.9 其他措施

5.9.1 可考慮開發用於計算目前燃料消耗量、建立排放「足跡」以優化作業、並制定改進目標和追蹤進度之電腦軟體。

5.9.2 可考慮在船上應用可再生能源，例如太陽能(或光電)電池技術，已在近年來有極大進步。

5.9.3 在一些港口，可能會為一些船舶提供岸電，但這通常是為了改進港口區域的空氣品質。如果岸上電源是具有碳效益的，則可能會有淨效益。如果可用，船舶可考慮使用岸上電源。

5.9.4　即便是風力輔助推進也可能值得考慮。有多種系統可供改裝，包括弗萊特納轉子、翼帆和翼型風箏。

5.9.5　可努力尋找更高品質的燃料來源，以盡可能減少提供給定的功率輸出所需的燃料量。

5.10　措施相容性

5.10.1　本準則提供現有船隊提高能效之許多可能性。雖然有很多選擇，但不一定有累加效應，通常視區域和貿易而定，如要最有效的利用它們，可能需要許多不同利益攸關方之同意和支持。

船齡及營運服務年限

5.10.2　本文件所指出適用於SEEMP第I部分之所有措施，在高油價的情況下，都具有潛在之成本效益。可以通過各種方式來評估特定能效提升之財務可行性。其中一種方法是估計投資回報時間(ROI)。然而，雖然ROI較低的措施可能具有最低成本，但這並不能保證在能效性能提高取得最佳結果。顯然，是否具有成本效益優勢在很大程度上受到船舶剩餘服務年限和燃料成本的影響。

貿易及航行區域

5.10.3　許多在本指南中描述的措施可行性將取決於船舶的貿易和航行區域。有時，船舶會由於租船要求的改變而改變其貿易區域，但這不能作為一般性之假設。例如，利用某些類型風力增強的能源對於短程航運可能不可行，因為這些船舶通常在高交通密度區域或限制水域中航行。氣流限制也可能影響風力輔助技術和某些其他減排措施之可行性。另一方面，世界上每個海洋和海域都有其特定的條件，因此設計用於特定航線和貿易之船舶可能無法通過採用相同的措施或組合措施獲得同樣的能源效率效益，就像其他在不同區域運營的船舶一樣。某些措施還可能會在不同航行區域中有更大或更小的影響。

5.10.4　船舶從事的貿易可決定所考慮的能效措施之可行性。例如，執行海上服務(管路鋪設、地震勘測、離岸勤務船、挖泥船等)的船舶，與常規貨物運輸船相比，可選擇不同的提高能效之方法。航程的長度，如同貿易特定安全考慮，也是一個重要的參數。找到最有效節能措施組合的路徑，對每間航運公司內的每艘船舶都是獨特的。

5.10.5　環境條件和載運的貨物性質也因地區而異。例如，某些航線可能會載運較多需要精密控制溫度的貨物，或者某些過渡地區可能會經常遇到惡劣天氣條件之影響。這可能會導致服務於這些航線和地區的船舶排放量增加。

SEEMP第II部分：船舶燃油消耗數據收集計畫

6　概要

6.1　MARPOL附錄VI規則第26.2條規定，對於總噸位5,000及以上的船舶，其SEEMP應包括對將用於收集本附錄規則第27.1條要求數據的方法之說明、及將向船舶主管機關報告數據之流程說明。SEEMP第II部分，即船舶燃油消耗數據收集計畫(以下稱「數據收集計畫」)，包括此方法和流程。

6.2 關於SEEMP第II部分，本準則提供指南以制定因船而異的方法，來收集、彙整和報告關於年度燃油消耗、航行距離及在航時長之船舶數據、和MARPOL附錄VI規則第27條要求向主管機關報告之其他數據。

6.3 按MARPOL附錄VI規則第5.4.5條之規定，在收集任何數據前，主管機關應確保每艘船舶的SEEMP符合MARPOL附錄VI規則第26.2條之規定。

7 燃油消耗數據、航行距離及在航時長收集方法指南

燃油[4]消耗

7.1 燃油消耗應包括船上消耗的所有燃油，包括但不限於主機、輔機、燃氣渦輪機、鍋爐和惰性氣體產生器消耗之燃油，對所消耗的每種類型燃油，不論船舶是不在航。收集年度燃油消耗數據(以公噸為單位)之方法包括(未依特定順序)：

.1 使用燃油交付單(BDNs)之方法：

本方法以BDNs為基礎，來確定根據MARPOL附錄VI規則第18條規定為燃燒目的交付至船上並使用之年度燃油使用總量；要求燃油交付後，船上應保留BDNs三年。數據收集計畫應列明該船如何將BDN數據彙總並進行艙櫃讀數。本方法主要內容如下：

.1 年度燃油消耗量為如BDNs中所顯示之船上使用燃油總質量。在本方法中，BDN燃油量將用於確定年度燃油消耗總量，加上前一個日曆年度剩餘之燃油量，減去後一個日曆年度期間攜帶之燃油量；

.2 為確定該期間前後剩餘艙櫃油量的差值，應在這一期間開始和結束時進行艙櫃讀數；

.3 如航程橫跨數據報告週期，應在出發港和到達港口時監測讀數，並使用統計方法(如航行天數之滾動平均值)來計算報告期內之油量消耗；

.4 應通過適當的方法，如自動化系統、測深和油尺來獲取燃油艙櫃讀數。獲取艙櫃讀數之方法應在數據收集計畫中規定；

.5 任何被卸載之燃油量應從報告週期的燃油消耗量中減去。此燃油量應以船舶之油料紀錄簿之紀錄為基礎；和

[4] MARPOL附錄VI規則第2.1.14條定義「燃油」係指「為了船舶推進或運轉而交付船上的用於燃燒的任何燃料，包括氣體燃料、餾分燃油和殘餘燃油」。

.6 任何用於核對燃油量差異之補充數據應有證明文件支援；

.2 使用流量計之方法：

本方法使用流量計測量船上燃油流量，以確定年度燃油消耗總量。若流量計故障，則需手動獲取艙櫃讀數，或以其他替代方法來代替。數據收集計畫應列明船舶流量計的資訊，包括如何收集與彙整數據，以及如何獲取必要的艙櫃讀數：

.1 年度燃油消耗量，可以為流量計測量之船上所有相關燃油消耗過程的每日燃油消耗數據的總和；

.2 用於監測的流量計應置於可量測船上各項燃油消耗之位置上。流量計及其與特定燃油消耗裝置的連接應在數據收集計畫中描述；

.3 請注意，若流量計安裝在日用櫃後，則不需為油泥修正此燃油測量方法，因為油泥將在進入日用櫃前從燃油中去除；

.4 在數據收集計畫中，應明確標示用於監測燃油流量之流量計。對於無流量計監測的消耗裝置，應清楚標示，並應包含替代的燃油消耗量測量方法；和

.5 流量計的校準應有具體規定。應可於船上取得校準和維修紀錄；

.3 使用船上燃油艙監測的方法：

.1 為確定年度燃油消耗量，彙總每天通過適當方法(如自動化系統、測深和油尺)獲取的艙櫃讀數量測之日用燃油消耗量。艙櫃讀數一般在船舶日常航行時每天量測、以及每次裝卸燃料時量測；和

.2 包括量測燃油消耗量紀錄的監測數據之彙整，應可於船上取得；

.4 使用船上LNG液貨艙監測的方法：

LNG船使用託管轉移監測系統(CTMS)來監測/記錄液艙內之貨物容積。當計算消耗時：

.1 使用422 kg/m^{3}的甲烷密度將消耗的LNG液體體積轉換為質量。這是因為LNG在甲烷的沸點下運輸，而其他較重的碳氫化合物具有更高的沸點並保持

為液態；和

.2 從LNG消耗中減去每次滿載航程的氮質量含量，因為它不會導致CO_2排放；

.5 對於使用LNG以外的貨物為燃料的船舶，使用船上液貨艙監測的方法：

.1 為確定年度燃油消耗量，將使用適當方法對用作燃料的貨物獲取艙櫃讀數，以測量每日燃油消耗數據。應在SEEMP數據收集計畫中規定獲取艙櫃讀數之方法；和

.2 當船舶在海上航行時、及每次船舶裝卸貨物時，通常每天都會讀取艙櫃讀數；這些監測數據之彙整，包括測量燃油消耗量的紀錄應在船上可取得。

7.2 若有採用任何校正，如LNG之密度、溫度、氮含量等，應予以記錄。[5]

轉換係數C_F

7.3 若使用的燃油不屬於經修正的*《2018年新船能效設計指數(EEDI)達成值計算方法準則》*(MEPC.308(73)決議案)規定的類型，且無指定 C_F 係數(如一些「混合燃油」)，燃油供應商應為相關產品提供 C_F 係數並以文件證明作為佐證。

航行距離

7.4 MARPOL附錄VI附件IX規定，航行距離應提交予主管機關，且：

.1 根據SOLAS規則第V/28.1條規定，應在航海日誌中記錄對地航行距離，以海浬計；[6]

.2 船舶靠自有動力推進下航行的距離，應包括在該日曆年度之總航行距離數據中；和

.3 可使用其他主管機關接受之方法測量航行距離。在任何情況下，所使用的方法都應在數據收集計畫中詳細描述。

在航時長

7.5 MARPOL附錄VI附件IX規定，在航時長應提交予主管機關。在航時長應為船舶靠自有動力推進航行的累計持續時間。

[5] 例如，ISO 8217提供了液體燃料的方法。

[6] 使用衛星數據測量的航行距離為對地航行距離。

數據品質

7.6 數據收集計畫應包括數據品質控制措施，應納入現有的船舶安全管理系統中。可考慮以下額外措施：

.1 數據缺口識別及修正程序；和

.2 當監測數據缺失時，如流量計發生故障，應採取的措施以解決數據缺口之程序。

標準化數據報告格式

7.7 MARPOL附錄VI規則第27.3條載明本附錄附件IX中規定的數據應使用本組織制定的標準化格式以電子通信之方式傳輸。所收集的數據應以附件3所示之範例格式向主管機關報告。

8 直接量測CO_2排放

8.1 MARPOL附錄VI規則第27條不要求對CO_2排放進行直接量測。

8.2 若使用直接量測CO_2排放，應以下列方式進行：

.1 本方法是以排氣之CO_2濃度乘以排放廢氣流量來確定排氣中的CO_2排放量為基礎。在沒有直接量測CO_2排放設備或/和損壞的情況下，應手動獲取艙櫃讀數；

.2 直接量測CO_2排放設備應該放置在能夠測量船舶的所有CO_2排放之位置上。在監測計畫中應詳細描述所有使用的設備位置。

.3 應具體說明直接量測CO_2排放設備之校準規定。校準和維修紀錄應可於船上取得。

SEEMP第III部分：船舶營運碳強度計畫

9 概要

9.1 MARPOL附錄VI規則第26.3.1條規定，對於5,000 GT以上某些船型的船舶，在2023年1月1日前，其SEEMP應包括：

.1 描述用於計算符合MARPOL附錄VI規則第28條所規定之船舶年度營運CII達成值之方法，以及向船舶主管機關報告此數值之程序；

.2 MARPOL附錄VI規則第28條所要求之船舶未來三年的規定年度營運CII要求值；

.3 記錄未來三年如何實現規定之年度營運CII要求值的執行計畫；和

.4 自我評估和改進程序。

9.2 本準則第9至15節對MARPOL附錄VI規則第26.3條適用的船舶提供指南，涵蓋以下幾個方面：

.1 協助其制定船舶的SEEMP第III部分，包括制定船舶特定之收集必要數據方法的指南；

.2 描述用於計算船舶年度營運CII達成值、和向船舶主管機關報告該數值之方法；

.3 確定未來三年船舶規定之年度營運CII要求值；

.4 制定並應用執行計畫，記錄如何在未來三年實現規定之年度營運CII要求值；

.5 定義自我評估和改進程序；和

.6 制定矯正行動，若適用。

9.3 應根據規則第28條之規定並考慮本組織制定之準則[7]計算規定之年度營運CII。

9.4 此外，根據MARPOL附錄VI規則第28條，對於連續三年被評為D級或E級的船舶，SEEMP第III部分應進一步包括計算方法和矯正行動計畫。

9.5 應考慮本組織制定之準則[8]計算船舶年度營運碳強度達成值。

9.6 強烈鼓勵受MARPOL附錄VI規則第26.3和28條規定之5,000總噸及以上船舶審查其SEEMP第I部分，以根據需要進行修訂，以反映為實現船舶CII規定所採取的行動。

9.7 第I部分第4.1.7段所提之目標設定，應符合MARPOL附錄VI規則第28條之要求，並應包括在更新SEEMP後未來三年內船舶規定的年度營運CII要求值。

9.8 此外，雖然受MARPOL附錄VI規則第28條規定，船舶在定義SEEMP第I部分的目標時，可能會依據其CII要求，但鼓勵他們考慮設定超出適用CII要求之額外的船舶特定目標，並努力在能效提高和碳強度降低方面實現超出這些要求的改進。

9.9 受MARPOL附錄VI規則第28條規定之船舶可考慮自願使用一種或多種試驗CIIs(EEPI、cbDIST、clDIST或EEOI)，若適用，以提供支援數據以支援MARPOL附錄VI規則第28.11條中審查規定的決策制定。用於自願計算試驗碳強度指標的參數的標準化數據報告格式如附件4所示。SEEMP應包含用於計算試驗CII的方法說明。

9.10 船舶的SEEMP第III部分應在自願修正或涉及必要之矯正行動時(每三年)進行更新。

[7] *參考《2022年營運碳強度指標參考線使用準則》(CII參考線準則，G2)* (MEPC.353(78)決議案)和*《2021年相對於參考線之營運碳強度折減係素準則》(CII折減因素準則，G3)* (MEPC.338(76)決議案)。

[8] *參考《2022年營運碳強度指標和計算方法準則》(CII準則，G1)* (MEPC.352(78)決議案)和*《2022年CII計算之修正係數及航程調整臨時準則》(G5)* (MEPC.355(78)決議案)。

10 年度營運CII達成值計算方法；數據收集計畫及數據品質

10.1
考慮到本組織制定之準則[9]，SEEMP第III部分提供關於如何計算船舶年度營運CII達成值之詳細資訊。MARPOL附錄VI規則第28條之規定，應使用根據規則第27條(燃油數據收集系統) 收集的數據計算年度營運CII達成值。

10.2 在說明計算方法時，SEEMP第III部分應包括對計算年度營運CII達成值所需數據之詳細描述。數據收集應依循MARPOL附錄VI規則第27條之燃油數據收集系統的相關方法和要求(參考本準則第II部分)。

10.3 如果根據MARPOL附錄VI規則第27.5或27.6條將船舶從一家公司轉移至另一家公司，轉出公司應在轉出日後一個月內將計算年度營運CII達成值所需的所有相關數據提交給轉入公司。這些數據應經過主管機關或根據MARPOL附錄VI規則第6.7條經授權之任何組織進行驗證後，再傳輸到轉入公司。數據之傳輸格式應與附件3一致，以便轉入公司可以將其用於計算轉移發生之全年年度營運CII達成值。

10.4 如果轉出公司沒有傳輸所需數據，主管機關可將提交至IMO燃油消耗資料庫的相關數據提供給轉入公司使用。如果同時變更公司和主管機關，轉入主管機關可根據規則第27.11條向本組織提出要求以取得數據。若無此類數據，可以盡可能地使用涵蓋前一日歷年期間的可用數據計算和驗證年度營運CII達成值。

10.5 當依MARPOL附錄VI規則第27.4條將船舶從一個主管機關變更至另一個主管機關時，相關公司已持有計算年度CII達成值所需的數據，因此無需進一步進行數據交換。

11 未來3年規定之年度營運CII要求值

11.1 SEEMP第III部分描述了船舶在未來三年每年規定的年度營運CII，根據MARPOL附錄VI規則第28條計算，並考慮到本組織制定的準則[10]作為這些計算的基礎。

[9] *參考《2022年營運碳強度指標和計算方法準則》(CII 準則，G1)* (MEPC.352(78)決議案)和*《2022年CII計算之修正係數及航程調整臨時準則》(G5)* (MEPC.355(78)決議案)。

[10] *參考《2022年營運碳強度指標參考線準則》(CII參考線準則，G2)* (MEPC.353(78)決議案)和*《2021年相對於參考線之營運碳強度折減係數準則》(CII 折減系數準則，G3)* (MEPC.338(76)決議案)。

12 3年執行計畫

12.1 三年執行計畫描述了為了在未來三年內繼續實現規定的年度營運CII要求值，該船舶計畫要採取的措施。這些可能包括但不限於本準則第5節中列出的措施。

12.2 三年執行計畫是船舶特定的。

12.3 三年執行計畫應在預期和可行的範圍內實現SMART(具體的、可量測的、可實現的、實際的、有時限的)。應包括：

.1 一份為實現規定的營運CII要求值所需的提高船舶能效和降低碳強度之措施清單，包括實施時間和方法；

.2 描述在執行所列措施時，將如何實現規定的營運CII，並考慮到這些措施對營運碳強度的綜合影響；

.3 由公司人員負責三年執行計畫及負責監測和記錄全年績效，以審查三年執行計畫之有效性；和

.4 確定提高船舶能效和降低碳強度措施的有效性的可能障礙，包括為克服這些障礙而採取的可能應急措施。

12.4 有必要時應監測和調整三年執行計畫，並確定需監測之數據。

13 自我評估和改進過程(除本準則第4.4節之外)

13.1 自我評估的目的，在於評估計畫採取的措施及其執行之有效性；以深化對船舶營運整體特性之理解，比如哪些類型的措施能有效運行，以及如何或為何不能有效運行之原因，並理解該船能效改進的趨勢，理解船舶關於載運之貨物和營運區域使用的趨勢，並制定下一週期的改進行動計畫。評估應根據前期的經驗提供有意義的回饋，以加強下個時期的表現。

13.2 應制定船舶能源使用和碳強度的自我評估程序，並納入SEEMP。自我評估應基於通過監測收集到的數據定期進行。建議在評估期間確定船舶性能之原因和效益，以便確定下個時期改進表現的措施。

13.3 自我評估和改進過程應包括以下要素：

.1 定期進行內部之船上及公司稽核，以驗證系統之執行和有效性；

.2 改進，即執行預防或修正措施(公司內部負責人員應評估此稽核報告，並執行矯正行動，包括預防或修正措施)；和

.3 定期審核SEEMP和相關文件，更新SEEMP的方式應最大程度減少對公司人員和船上人員造成的任何行政及不必要的負擔。

13.4 自我評估和改進的內容可包括以下要素：

.1 評估標準，包括評估要素，例如監測品質、紀錄保存、執行措施之有效性(包括原因與效益)及目標的實現；

.2 評估所採取關於能效和碳強度之不同措施的有效性；

.3 哪些措施最有貢獻且貢獻了多少、哪些措施沒有貢獻並因此不太有效、哪些船舶和/或公司特定之因素對CII產生不利影響、以及如何改進這些因素；

.4 在合格期間結束前開始審查過程的時間表、及在下一年執行新措施的時間表；

.5 為處理缺陷和差異而確定之措施，包括矯正數據缺口及系統弱點、改進執行之新措施(如培訓)以及根據需要採取新的碳強度改進措施；

.6 若相關，為使船舶獲得更好的CII評級而採取之行動，包括量化額外預期碳強度之降低估計；

.7 若適用，如果需要一份矯正行動計畫，該計畫應包括第15.4.5段中列出的項目，以使該船舶脫離低效表現；和

.8 若相關，確定導致未達CII目標之關鍵因素。

14 SEEMP第III部分之審查和更新

14.1 MARPOL附錄VI規則第26.1條規定「每艘船舶應在船上保存一份該船特定之船舶能效管理計畫(SEEMP)。該計畫可作為船舶安全管理系統(SMS)之一部分。SEEMP之制定和審查應考慮到本組織採納之準則。」MARPOL附錄VI規則第26.3.2條規定「對於根據本附錄規則第28條連續三年被評為D級或E級的船舶，應對SEEMP進行審查以包括矯正行動計畫，以實現本附錄規則第28.8條規定之年度營運CII。」

14.2 公司應確保必要時依第9.10段對SEEMP進行審查和更新。

14.3 SEEMP中應包括日誌，記載其何時已經過審查和更新、並標識已經更改之部分。

15 矯正行動計畫

15.1 除非船舶連續三年被評為D級、或有一年被評為E級，否則SEEMP中無需包括矯正行動計畫。

15.2 對於要求根據MARPOL附錄VI規則第28.7條制定矯正行動計畫之船舶，應根據MARPOL附錄VI規則第28.8條將包括降低CII的矯正行動的經修訂之SEEMP提交予主管機關、或經其正式授權的任一組織進行驗證。經修訂之SEEMP應與根據規則第28.2條回報年度營運CII達成值一起提交、或不晚於一個月內提交。

15.3 MARPOL附錄VI規則第28.9條進一步規定「連續三年被評為D級、或被評為E級的船舶，應根據經修訂之SEEMP採取所計畫之矯正行動。」

15.4 制定矯正行動計畫

15.4.1 矯正行動計畫之目的，係規定連續三年被評為D級、或有一年被評為E級的船舶應採取之行動，以期在採取矯正行動計畫後的日曆年至少為C級，並最終實現規定之年度營運CII。

15.4.2 矯正行動計畫是船舶特定的。

15.4.3 本準則第5節中描述的許多方法或任何其他合適的措施可應用於船舶以改進其燃油效率，並進一步提高其CII等級。

15.4.4 矯正行動計畫應說明船舶計畫採取的措施、應用這些措施的時間表、以及採用這些措施對船舶CII等級的預期影響。應證明矯正行動將如何有助於實現規定之年度營運CII，從而確定矯正行動之有效性。在選擇適當的矯正行動時，應考慮以往採取的矯正行動中所獲得的經驗及其有效程度。

15.4.5 矯正行動計畫應在預期和可行的範圍內實現SMART(具體的、可量測的、可實現的、實際的、有時限的)。應包括：

.1 CII較低評級的原因分析；

.2 已執行措施的績效分析；

.3 為實現規定之營運CII所必須在執行計畫中增加的額外措施和修訂措施清單，以及執行時間和執行方法；

.4 指派公司人員負責執行計畫中新增和修訂之措施，全程監測並記錄績效，以審核矯正行動之有效性；和

.5 確定改進船舶能效和降低碳強度的措施的有效性可能受到之障礙，包括為克服這些障礙而採取的可能之額外應急措施，以及如何克服這些障礙。

15.4.6 應於必要時對矯正行動計畫之執行進行監測和調整。在中間結果不足的情況下，應採取額外措施加強矯正行動。

15.4.7 公司應確保能夠執行矯正行動計畫中所列之行動，並在提交更新的SEEMP時確認其能夠做到。

附件1

提升能源效率之船舶管理計畫範例格式
(SEEMP第I部份)

船名：		總噸位：	
船型：		載運能力：	
IMO編號：			

制定日期：		制定者：	
執行期間：	自： 至：	執行者：	
計畫之下次評估日期：			

審查及更新日誌

日期/時間線	更新部分	制定者	執行者

1 措施

能效措施	執行 (包括起始日期)	負責人員

2 監測

監測工具說明

3 目標

可量測目標

4 評估

評估程序

附件2

船舶燃油消耗數據收集計畫範例格式
(SEEMP第II部份)

1 審查及更新日誌

日期/時間線	更新部分	制定者	執行者

2 船舶要目

船名	
IMO編號	
公司	
船旗	
交船年份	
船型	
總噸位	
淨噸位	
載重噸	
EEDI達成值(若適用)	
EEXI達成值(若適用)	
冰級	

3 燃油消耗數據收集計畫修訂紀錄

修訂日期	修訂規定

4 船舶主機及其他燃油消耗設備與使用之燃油類型

	主機或其他燃油消耗設備	功率	燃油類型
1	主機類型/型號	(kW)	
2	輔機類型/型號	(kW)	
3	鍋爐	(…)	
4	惰氣產生器	(…)	

5 排放係數

C_F 係經修正的*《2018年新船達到的能效設計指數(EEDI)計算方法準則》*(MEPC.308(73)決議案)中燃油消耗量和二氧化碳排放量之間的無因次轉換係數。用年度燃油消耗量乘以燃料類型的C_F計算得出二氧化碳的年度總量。

燃油類型	C_F ($t\text{-}CO_2$ / t-Fuel)
柴/汽油(如 ISO 8217 DMX 級至 DMB 級)	3.206
輕燃油(LFO)(如 ISO 8217 RMA 級至 RMD 級)	3.151
重燃油(HFO)(如 ISO 8217 RME 級至RMK 級)	3.114
液化石油氣(LPG)(丙烷)	3.000
液化石油氣(LPG)(丁烷)	3.030
液化天然氣(LNG)	2.750
甲醇	1.375
乙醇	1.913
其他 (……)	

6 測量燃油消耗之方法

本船使用的測量方法如下所示。說明一欄中說明了數據測量和年度值計算程序、所涉之測量設備等。

方法	說明

7 測量航行距離之方法

說明

8 測量在航時長之方法

說明

9 向主管機關回報數據將使用之過程

說明

10 數據品質

說明

附件2*bis*

船舶營運碳強度計畫範例格式
(SEEMP第III部份)

1 審查及更新日誌

日期/時間線	更新部分	制定者	執行者
<1st time>			
<2nd time>			
Etc.			

2 未來3年規定之 CII要求值，連續3年的CII達成值及評級

船名		IMO編號	
公司		交船年份	
船旗		船型	
總噸位		載重噸	
適用的CII		□AER；□cgDIST	

年份	年度營運CII要求值	年度營運CII達成值(未修正前)	年度營運CII達成值	營運碳強度評級(A, B, C, D or E)：
<年份 -1>				
<年份 -2>				
<年份 -3>				

	年度營運CII要求值
<年份>:	
<年份 + 1>	
<年份 + 2>	

3 船舶年度CII達成值之計算方法，包括所需數據、及如何取得這些數據(若未於第II部分中所提及)

說明

4 3年執行計畫

說明

負責3年執行計畫、監測及記錄績效之公司人員

需考慮及執行之措施清單

措施	對CII之影響	執行時間及方法及負責人員			障礙及應急措施	
		階段	到期	負責人員	障礙	應急措施
		階段	到期	負責人員	障礙	應急措施
		階段	到期	負責人員	障礙	應急措施
		階段	到期	負責人員	障礙	應急措施

顯示措施的綜合影響及將達成營運CII要求值的計算結果

年份	年度營運CII要求值	年度營運CII目標值	目標評級
<年份>:			
<年份 + 1>			
<年份 + 2>			

5 自我評估和改進

說明

6 矯正行動計畫(若適用)

較差CII評級之原因分析

原因	影響分析	行動

執行計畫中之措施分析

措施	影響分析	行動

在執行計畫中增加的附加措施及修訂措施清單

措施	對CII之影響	執行時間與方法及負責人員			障礙和應急措施	
		階段	到期	負責人員	障礙	應急措施

附件3

向主管機關回報數據收集系統及營運碳強度之標準化數據報告格式

船名		IMO編號	
公司		交船年分	
船旗		船型	
總噸位		載重噸	
適用之CII		□AER；□cgDIST	
營運碳強度評級		□A；□B；□C； □D； □E	
試驗用之CII(無、自願的一或多個)		□EEPI；□cbDIST；□clDIST；□EEOI	

任何修正前之年度營運CII達成值 (AER in g CO_2/dwt.nm or cgDIST in g CO_2/gt.nm)	
年度營運CII達成值 (AER in g CO_2/dwt.nm or cgDIST in g CO_2/gt.nm)	
年度CII結束日期(dd/mm/yy)*	
年度CII起始日期(dd/mm/yy)*	
EEDI達成值(若適用)	
EEXI達成值(若適用)	
EEPI (gCO_2/dwt.nm)	
cbDIST (gCO_2/berth泊位.nm)	
clDIST (gCO_2/m.nm)	
EEOI (gCO_2/t.nm or others或其他)	
……	
……	
IMO編號	
DCS結束日期(dd/mm/yy)	
DCS起始日期(dd/mm/yy)	

附件4

自願性試驗計算碳強度指標之參數標準化數據報告格式

年度EEOI達成值	
在 EEOI 計算中所載貨物或所做功的度量 (gCO_2/t.nm or others或其他)*****	
運輸功*****	
年度EEPI達成值(gCO_2/dwt.nm)	
滿載航行距離(n.m)	
年度clDIST達成值 (gCO_2/m.nm) ****	
車道長度(m) ****	
年度cbDIST達成值(gCO_2/泊位.nm) ***	
可用之下鋪***	
試驗性CII之結束日期(dd/mm/yy)**	
試驗性CII之起始日期(dd/mm/yy)**	
IMO編號**	
DCS結束日期(dd/mm/yy)**	
DCS起始日期(dd/mm/yy)**	

* 為報告試驗用CII，應在考慮到附錄3中已經提供的資訊的情況下報告資料。

** 與附件3一致。

*** 只適用於豪華郵輪。

**** 只適用於駛上駛下船。

***** *船舶能效營運指數(EEOI)自願使用準則》*(MEPC.1/Circ.684 號通函)第3節定義。航行距離應從出發港泊位至到達港泊位確定，以海浬表示。

***

附錄9

MEPC.347(78)決議案
(2022年6月10日採納)

由主管機關進行船舶能源效率管理計畫(SEEMP)第III部分驗證及公司稽核之準則

海洋環境保護委員會，

回顧國際海事組織公約第38(a)條，其中涉及預防和管制船舶海洋污染之國際公約賦予海洋環境保護委員會(MEPC)之職能，

注意到委員會於其第76屆會議上以MEPC.328(76)決議案採納了2021年MARPOL附錄VI之修正案將於2022年11月1日生效，

特別注意到2021年經修訂之MARPOL附錄VI(MARPOL Annex VI)中包括以目標為基礎之強制性技術及營運措施以降低國際航運碳強度之規定修正案，

進一步注意到MARPOL附錄VI中第26條，規定每艘船均應保留一份船舶能源效率管理計畫(SEEMP)於船上，該計畫之制定與審查須考量本組織採納之準則，

認識到前述MARPOL附錄VI之修正案需要相關之準則以利統一及有效實施各項規定，並提供業界充分之先期準備時間，

在其第78屆會議上，審議了由主管機關進行船舶能源效率管理計畫(SEEMP)第III部分驗證及公司稽核準則草案，

1 採納由主管機關進行船舶能源效率管理計畫(SEEMP)第III部分驗證及公司稽核準則，其內容載於本決議案之附錄；

2 提請主管機關於制定及生效國家法律，以執行MARPOL附錄VI規則26之規定時，將本附錄中之準則列入考慮；

3 要求MARPOL附錄VI締約方及其他會員國政府將附錄準則提供予船長、船員、船舶所有人、船舶營運人及其他利益攸關方注意；

4 同意根據本準則實施中獲得之經驗，並考慮到依MARPOL附錄VI規則25.3及28.11規定須在2026年1月1日前完成對減少國際航運碳強度之技術及營運措施的審查，持續審查本準則；

附錄

由主管機關進行船舶能源效率管理計畫(SEEMP)第III部分驗證及公司稽核之準則

目錄

1 介紹

2 定義

3 權責

4 SEEMP及文件之驗證

5 初次、定期、額外驗證與公司稽核

6 驗證之要素

7 與ISM結合

附錄—確認符合書之範例格式

1 介紹

1.1 已制定由主管機關進行船舶能源效率管理計畫(SEEMP)第III部分驗證及公司稽核之準則，旨在幫助主管機關執行MARPOL附錄VI規則第26.3.3條所規定之驗證和公司稽核。

1.2 本準則之目標為：

.1 提供各主管機關指南，以利其有效和高效地對船舶能源效率管理計畫(SEEMP)進行驗證和公司稽核，以確保符合MARPOL附錄VI規則第26.3和28條之規定；和

.2 確保SEEMP包括符合MARPOL附錄VI規則第26.3條之相關要素(如適用)，以及該計畫之可靠性，同時最大程度減少對船舶和主管機關造成的成本和相關負擔。

1.3 SEEMP驗證和與SEEMP相關之公司稽核可由主管機關或經其認可的組織進行。[1]

1.4 應注意到本組織已另外通過了《2022年主管機關驗證船舶燃油消耗數據及營運碳強度準則》(2022年6月10日採納之MEPC.348(78)決議案)。

2 定義

就本準則而言，可適用MARPOL附錄VI中的定義。

3 權責

3.1 主管機關和船舶之責任如MARPOL附錄VI所列。本準則不改變這些責任或增加任何新的義務。

3.2 主管機關可授權一組織對SEEMP進行驗證和公司稽核，並簽發符合確認書，提交資料予本組織並執行經主管機關授權的其他行動。在任何情況下，主管機關應對其或經其正式授權的任何組織(以下稱「主管機關」)執行的所有任務承擔全部責任。

3.3 與SEEMP相關的驗證和公司稽核，並不會使公司、管理層、執行委派之SEEMP任務的人員、高級船員或船員免除遵守MARPOL附錄VI規則第28條規定之義務。

3.4 公司負責：

.1 通知相關人員和執行委派之SEEMP任務的人員與SEEMP有關之內容；

.2 指定負責之職員以陪同稽核人員；和

.3 提供稽核人員要求之存取和證明資料。

4 SEEMP及文件之驗證

4.1 為便於驗證，主管機關應指明公司應隨其SEEMP一併提交的文件(若有)。

[1] 參考可能經修訂之由本組織以MEPC.237(65)決議案採納的認可組織章程(RO章程)。

5 初次、定期及額外驗證與公司稽核

5.1 根據MARPOL附錄VI規則第26.3.3條的SEEMP驗證和稽核過程通常應包括下列：

.1 初次驗證；

.2 定期驗證；

.3 額外驗證；及

.4 公司稽核

5.2 初次、定期及額外驗證與公司稽核應基於相關文件證明。

初次驗證(MARPOL附錄VI規則第5.4.6條)

5.3 主管機關應進行初次驗證，以確保適用MARPOL附錄VI規則第26.3條的每艘船舶，其SEEMP符合MARPOL附錄VI規則第26.3.1條之規定。根據MARPOL附錄VI規則第5.4.6條之規定，現有船舶須在2023年1月1日之前完成該驗證流程、或在新船投入使用之前完成。

5.4 對SEEMP第III部分的評估結果令人滿意後，主管機關可簽發符合確認書(範例格式列於本文件附錄)。

定期驗證(MARPOL附錄VI規則第5.4.6條)

5.5 如果更新規則第26.3.1條中之任何要素，及在任何情況下每三年一次，主管機關應根據MARPOL附錄VI規則第5.4.6條進行定期驗證，以確保SEEMP符合MARPOL附錄VI規則第26.3.1條之規定。

5.6 對SEEMP第III部分的評估結果令人滿意後，主管機關應簽發符合確認書(範例格式列於本文件附錄)。

額外驗證(MARPOL附錄VI規則第6.8條)

5.7 主管機關應對連續三年被評等為D級、或被評等為E級的船舶進行額外驗證，以確保其已根據規則第28.7和28.8條之規定制定矯正行動計畫。

5.8 當矯正行動計畫驗證結果令人滿意後，主管機關可依照規則第6.8條簽發符合聲明書。

公司稽核

5.9 主管機關應根據規則第26.3.3條進行定期之公司稽核，以便：

.1 驗證先前已簽發符合確認書的SEEMP是否符合規則第26.3.1條之規定，若有任何不符合，則必須採取補救行動；

.2 不論其評級為何，確認船舶根據SEEMP第III部分營運；

.3 驗證在執行三年實施計畫中採取的(矯正)行動、及執行矯正計畫之進展；

.4 驗證對所採取行動之自我評估和改善；和

.5 驗證和措施的執行與監督有關之責任分配。

5.10 定期公司稽核可能包括公司年度稽核(公司稽核)和船上驗證(船上稽核)。

5.11 這些額外之船上驗證和公司稽核，若有進行，最遲應在簽發符合聲明書後之六個月內進行。

6 驗證之要素

6.1 驗證應包括但不限於下列要素：

.1 驗證CII之計算方法，以及對向主管機關報告船舶數據之方法有適當說明；

.2 評估各項(組合)措施之有效性，以便在實施時，船舶能合理保證達到所規定之年度營運CII，包括根據SEEMP準則第4.1.7和9.7段所設定之目標；和

.3 三年實施計畫和矯正行動計畫(若適用)之穩健性，包括是否包括實施行動之現實時間表。

7 與ISM稽核結合

7.1 對船上SEEMP實施方面(監督、自我評估和改善等)之驗證可與ISM稽核相結合。

7.2 可根據ISM章程第15章所述之ISM章程實施準則進行驗證。

附件

符合確認書範例格式

符合確認書 — SEEMP 第 III 部分

經.....政府授權，

(國家全稱)

由.....

(按公約規定經授權的主管人員或組織的全稱)

根據《經 1978 年議定書修訂的1973年防止船舶造成污染國際公約1997年議定書》(以下稱"公約")的規定簽發。

船舶要目*

船名.....
船舶號數或信號符字.....
IMO 編號†.....
船籍港.....
總噸位.....
SEEMP 第III 部分修訂日期(如適用) .....

茲確認：

*考慮到以*MEPC.346(78)*決議案採納之《2022年船舶能效管理計畫(SEEMP)制定準則》*，已制定船舶的SEEMP，並符合公約附錄VI規則第26.3.1條。

發證地點.....

(符合確認書發證地點)

日期(年/月/日)..... .....

(簽發日期) *(經正式授權簽發符合確認書之官員簽名)*

(主管機關關防或徽章)

* 船舶要目也可在橫向排列於表格中。

† 依A.1117(30)決議案採納之《國際海事組織船舶識別號計畫》。

***

附錄10

MEPC.348(78)決議案
(2022年6月10日採納)

2022年主管機關驗證船舶燃油消耗數據及營運碳強度準則

海洋環境保護委員會，

回顧國際海事組織公約第38(a)條，其中涉及預防和管制船舶海洋污染之國際公約賦予海洋環境保護委員會(MEPC)之職能，

注意到委員會以MEPC.328(76)決議案採納了2021年MARPOL附錄VI之修正案將於2022年11月1日生效，

特別注意到2021年經修正之MARPOL附錄VI中包括以目標為基礎之強制性技術及營運措施以降低國際航運碳強度之規定修正案，

還注意到MARPOL附錄VI規則第27.7條規定了船舶燃油消耗數據應根據主管機關建立之流程驗證，並考量本組織所發展之準則，

進一步注意到MARPOL附錄VI規則第28.6條，規定年度營運CII達成值應記錄並經驗證，比照規定之年度營運CII以確定營運碳強度評級，並考量本組織所發展之準則，

認識到前述MARPOL附錄VI之修正案需要相關之準則以利統一及有效地實施各項規定，並提供業界充分之先期準備時間，

注意到委員會在其第71屆會議上以MEPC.292(71)決議案採納2017年主管機關驗證船舶燃油消耗數據準則，

在其第78屆會議上，審議了2022年主管機關驗證船舶燃油消耗數據及營運碳強度準則草案，

1 採納2022年主管機關驗證船舶燃油消耗數據及營運碳強度準則，其內容載於本決議案之附錄；

2 提請主管機關於制定及生效國家法律以執行MARPOL附錄VI規則第27條之規定時，將本附錄準則列入考慮；

3 要求MARPOL附錄VI締約方及其他會員國政府將附錄準則提供予船長、船員、船舶所有人、船舶營運人及其他利益攸關方注意；

4 同意根據實施本準則獲得之經驗，並考慮到依MARPOL附錄VI規則25.3及28.11規定須在2026年1月1日前完成對減少國際航運碳強度之技術及營運措施的審查，持續審查本準則；

5 廢止由MEPC.292(71)決議案採納之2017年主管機關驗證船舶燃油消耗數據準則。

附錄

2022年主管機關驗證船舶燃油消耗數據及營運碳強度準則

1 介紹

1.1 MARPOL附錄VI規則第27條規定建立了IMO船舶燃油消耗資料庫，由該組織管理，每個主管機關將須提交其5,000總噸(GT)及以上的登記船舶之相關數據至該資料庫。規則第27.7條規定「應依照主管機關確定之流程對數據進行驗證，並考慮本組織制定之準則」。

1.2 MARPOL附錄VI規則第28條規定建立了營運碳強度評級機制。規則第28.6條規定，須記錄年度營運碳強度達成值，並比照規定之年度營運碳強度指標進行驗證，以確定營運碳強度評級為A、B、C、D或E。驗證可由主管機關或經其正式授權的任一組織進行，並考慮本組織制定之準則。

1.3 本文件包括規則第27.7和28.6條所提及之準則，旨在協助主管機關制定其驗證計畫。

1.4 驗證程序應確保所收集數據之可靠性及年度營運CII達成值之正確性，同時最大限度地減少船舶及主管機關之成本與相關負擔。

2 定義

就本準則而言，可適用MARPOL附錄VI中的定義。

3 權責

3.1 主管機關和船舶之責任如MARPOL附錄VI所列。本準則不改變這些責任或增加任何新的義務。

3.2 根據MARPOL附錄VI規定的船舶燃油消耗數據收集系統及營運碳強度評級，主管機關可授權一個組織[1]接收來自船舶的數據，驗證數據是否符合規定，並驗證年度營運CII達成值是否符合所規定之年度營運CII，確定營運碳強度評級，簽發符合聲明書，並將該數據提交予本組織。在任何情況下，主管機關對其或經其正式授權的任何組織(以下稱「主管機關」)執行的所有任務承擔全部責任。

4 回報數據之驗證

為有利於數據驗證，主管機關應指明船舶在提交年度數據報告時應一併提交之額外文件。此類文件之具體說明可以船舶為基礎，作為數據收集計畫[2]評估之一部分，或可以作為一般政策聲明、或通過主管機關認為合適之其他政策措施執行。為有利於數據驗證之額外文件可包括以下文件、及主管機關認為相關之其他文件：

.1 經驗證之船舶數據收集計畫(SEEMP第II部分)之副本；

.2 燃料交付單(BDNs)彙整，提供足夠詳細之摘要，以表明船舶消耗之所有燃油

[1] 參考本組織以A.739(18)決議案採納並經MSC.208(81)決議案修正之《代表主管機關之授權組織準則》及本組織以A.789(19)決議案採納並可能經本組織修正之《認可組織代表主管機關執行檢驗及發證職能之細則》。
[2] 參考以MEPC.346(78)決議案採納之《2022年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)制定準則》。

均已記錄(參考附件1所列之BDN彙整範例格式)；

.3 燃油消耗、航行距離及航行時間之分類數據彙整，以主管機關規定的格式提交(參考附件2之數據彙整範例格式)；

.4 證明船舶遵循其SEEMP中列明之數據收集計畫相關資料，包括數據缺口資訊、及如何填補缺口之數據、以及如何解決造成數據缺口之事件；

.5 包含報告期間船舶航行之燃油消耗量、航行距離及航行時間資訊之文件副本(例如船舶之正式航海日誌、油料紀錄簿、BDN、到港/正午/離港報告、以及來自自動日誌數據之檔案等)；和

.6 在有文件證據支持之情況下，燃料供應商提供燃油質量轉換為CO_2質量之轉換因子副本，以免燃料類型未涵蓋於本組織所制定之準則[3]。

4.1 除第4.1段所描述之文件外，主管機關可要求船舶提交所需文件，以對船舶的年度燃油消耗、航行距離及航行時間進行全面審查。主管機關可要求所有船舶或受其管轄之某一類船舶提交此類文件。主管機關可使用此類文件以驗證船舶是否遵循其數據收集計畫中規定之方法，以確認：

.1 通過使用基礎數據重新計算年度報告值等方式，驗證報告數據和計算值之一致性，包括與前一報告期相比(如適用)之一致性等；

.2 數據之完整性(例如，以核對、重新計算、和文件交叉比對(例如與正式航海日誌及/或到港/正午/離港報告、自動日誌報告文件；重新計算燃油消耗總量，航行距離和航行時間)為基礎進行實質性測試)；和

.3 數據的可靠性和準確性(例如，測試數據質量程序是否按照數據收集計劃正確實施，進行實地訪查(通常是到公司辦公室而非船上)以測試系統、流程和控制活動)，通過將燃油消耗數據與航行距離和航行時間進行核對，比較報告的燃油消耗量與該船舶的大小、操作配置和技術特性所預期的燃油消耗量，和/或比較報告的燃油消耗量與總加油量等。

4.2 對已進行MARPOL附錄VI規則第27.4、27.5或27.6條所述轉旗之船舶，轉出的主管機關需在變更前驗證數據。

5 驗證年度營運CII達成值及確定CII評級

5.1 為利於對年度營運CII達成值進行驗證，主管機關應說明船舶應隨其年度數據報告一併提交之額外文件。有利於驗證之額外文件可包括下列，以及主管機關認為相關之其他文件：

.1 經驗可的船舶營運碳強度計畫(SEEMP第III部分)之副本；

.2 文件(如IEE證書、穩度手冊、或國際噸位證書)，證明船舶之營運碳強度計算所需之度量單位(載重噸或總噸)之容量參數；

.3 包括整個日曆年的燃油消耗和航行距離之彙總資料，用於計算年度營運CII達成值(AER或cgDIST)(見附件2中列出之資料彙總表範例格式)；

[3] 參考可能經修正之《2018年新船能效設計指數達成值(EEDI)計算方法準則》(MEPC.308(73)決議案)。

.4 為確定自願試用CII指標的參數和相關計算方法之彙總值，若有(見附件2—額外補充1 中列出的資料彙總範例格式)；

.5 以文件證明支持，在報告期間適用於計算年度營運CII達成值之校正係數和航程調整[4](若有) (見附件2中列出之資料彙總範例格式)；和

.6 先前兩個日曆年之符合聲明書(若適用時)。

5.2 主管機關應使用上一日歷年1月1日至12月31日共12個月期間之數據來驗證年度營運CII達成值。若因某些數據不可用而無法計算年度營運CII達成值，例如在前一年1月1日之後交付的新船，則應使用包括上一日歷年相應時期之可用數據驗證年度營運CII達成值。

5.3 如果一艘船具有多份載重線證書、或一份載重線證書包含多條載重線，則應使用最高載重噸值計算和驗證規定及達成之年度營運CII。

5.4 對於在一年內永久性改變載重噸(DWT)及/或總噸位(GT)之船舶，其SEEMP或矯正行動計畫確定為提升船舶營運碳強度性能：

.1 應使用改裝前之原始DWT或GT值計算和驗證規定之年度營運CII要求值，但應使用改裝後的新DWT或GT值計算和驗證年度營運CII達成值；和

.2 進行改裝的當年，應使用改裝前後以航行距離加權平均之DWT或GT值計算和驗證整個日曆年之年度營運CII達成值。

5.5 除第5.4段中指定之情況外，對於因重大改裝，包括載運能力和/或船型在該年內發生較大變化而被主管機關依MARPOL附錄VI規則第5.4.3條視為新造船之船舶，應依改裝後之新造船舶計算和驗證規定及達到之年度營運CII要求值。重大改裝當年，仍應回報改裝前的部分年度資料以進行驗證，但不計入年度營運CII達成值之計算和驗證。

5.6 對已進行MARPOL附錄VI規則第27.4、27.5或27.6條所述變更之船舶，轉出主管機關不須驗證年度營運CII達成值，也不須確定該年份的部分船舶年度CII評級。年度營運CII達成值應由轉入主管機關使用整個日曆年之數據驗證。在此情況下，轉出主管機關應已完成驗證轉移前用於計算年度營運CII達成值所需之彙整數據，轉入主管機關可直接使用該數據而無需進一步驗證(見附件3和附件3—補充文件1中列出之範本格式)。

5.7 主管機關應考慮本組織制定之準則[5]，確定船舶之營運碳強度等級。達成值和規定之年度營運CII要求值、以及等級界限均應保留至小數點後三位。如果年度營運CII達成值剛好位於等級邊界上，該船應被評定為兩個之中較好的一個等級。

5.8 若船舶自願計算和回報試驗CII指標(例如EEPI、cbDIST、clDIST或EEOI)[6]，應由主管機關依照與年度營運CII達成值(AER或cgDIST)相同之流程進行驗證。主管機關無需根據試驗之CII指標對船舶進行評級。

[4] 參考以MEPC.355(78)決議案採納之《*2022年CII計算之修正係數及航程調整臨時準則*》(G5)。

[5] 參考以MPEC.354(78)決議案採納之《2022年船舶營運碳強度評級準則》(CII評級準則，G4)。

[6] 參考以MEPC.352(78)決議案採納之《2022年營運碳強度指標及計算方法準則》(CII準則，G1)。

6 簽發符合聲明書

6.1 根據MARPOL附錄VI規則第6.6條，在收到依MARPOL附錄VI規則第27條回報之數據及依MARPOL附錄VI規則第28條規定的年度營運CII達成值，並令人滿意地完成驗證後，應由主管機關簽發符合聲明書。

6.2 雖有第6.1段的規定，主管機關應考慮是否需要根據MARPOL附錄VI規則第6.8條制定矯正行動計畫。若需要矯正行動計畫但未與年度營運CII達成值一起提交，主管機關應及時通知公司，要求其在回報年度營運CII達成值後不遲於一個月內提交經修訂之SEEMP(包括矯正行動計畫)以供驗證。在此情況下，除非已適當制定矯正行動計畫並納入SEEMP中且經主管機關驗證，並考慮到本組織制定的準則[7]，否則不應簽發符合聲明書。
符合聲明書

6.3 如果主管機關在回報之數據和/或規定的/達成之年度營運CII計算中發現任何實質差異，應及時通知公司以進行澄清或修正。如果差異或差異的總合可能對報告總數產生超過±5%之影響，則該差異被視為實質差異。在這種情況下，除非實質差異得到澄清或修正，否則不應簽發符合聲明書。

[7] 參考以MEPC.347(78)決議案採納之由主管機關進行船舶能源效率管理計畫(SEEMP)第III部分驗證及公司稽核之準則。

附件1

燃油交付單(BDN)彙整表範例

營運日期 (dd/mm/yyyy)	燃油類型/質量(MT)									說明
	DO/GO	LFO	HFO	LPG(P)	LPG(B)	LNG	甲醇	乙醇	其他(CF)	
① BDN										
09/01/2023										
02/05/2023			150							
08/07/2023										
09/10/2023										
10/12/2023			300							
①年度供應量	0	0	450	0	0	0	0	0	0	
②液艙剩餘燃油量校正										
01/01/2023			400							
31/12/2023			200							
②液艙剩餘燃油量校正	0	0	200	0	0	0	0	0	0	數據收集期開始/結束時液艙剩餘燃油量之差值。
③ 其他校正										
30/03/2023										
15/09/2023										
31/12/2023										
③年度其他校正	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
年度燃油消耗										
年度燃油消耗 (①+②+③)	0	0	650	0	0	0	0	0	0	

說明註記：
若燃油供應/校正數據已記錄於公司之電子回報系統中，可接受以其既有格式提交數據，而無需使用本格式提交數據。

附件2

收集數據彙整範例

起始日期及時間 (dd/mm/yyyy; hh:mm UTC)	*結束日期及時間 (dd/mm/yyyy; hh:mm UTC)	航行距離 (n.m)	航行時長 (hh:mm)	** MARPOL附錄VI中規則3.1所述之額外情況 (Y/N)	** 在冰況中航行 (Y/N)	**STS操作 (Y/N)	燃料消耗(公噸)							
							總質量		**由總量扣除之質量					
									發電消耗 ($FC_{electrical}$)		油輪上用於貨物加熱/卸貨之燃油鍋爐消耗 (FC_{boiler})		油輪卸貨作業時由獨立之發動機驅動之貨泵消耗 (FC_{others})	
							***DO/GO	…	DO/GO	…	DO/GO	…	DO/GO	…
01/01/2023 00:00	01/01/2023 13:20	150	13:20	N	N	N								
01/01/2023 13:20	01/01/2023 24:00	60	10:40	N	Y	N								
02/01/2023 00:00	02/01/2023 24:00	288	24:00	N	N	Y								
03/01/2023 00:00	03/01/2023 24:00	260	24:00	N	N	Y								
……	……	……	……	……	……	……								
……	……	……	……	……	……	……								
31/12/2023 00:00	31/12/2023 24:00	290	24:00	N	N	N								
年度總量														

* 若為每日基本資料，本欄可留白。
** 參考由MEPC.355(78)決議案採納之《2022年CII計算之修正係數及航程調整臨時準則》(G5)。必要時可額外遞交支援文件以利驗證，例如記錄船上使用冷藏貨櫃數量之貨櫃配艙資料。注意到不同航行或操作條件下的航程應分行記錄，以利及時計算並驗證修正係數及航程調整。
*** 參考《*2018年新船能效設計指數達成值(EEDI)計算方法準則*》(可能經修正之MEPC.308(73)決議案)規定的燃料類型。

說明註記：若燃油供應/校正數據已記錄於公司之電子回報系統中，可接受以其既有格式提交數據，而無需使用本格式提交數據。

附件2—額外補充.1

自願性計算試驗CII之收集數據彙整範例

若於自願性之基礎使用一或多個試驗性CII指標，應於附件2之表格中額外提交下列彙總數據：

起始日期 (dd/mm/yyyy)	*結束日期(dd/mm/yyyy)	滿載航行距離(n.m)	****運輸功(運輸功公制單位)
01/01/2023			
02/01/2023			
03/01/2023			
31/12/2023			
年度總量			

* 若為每日基本資料，本欄可留白。
**** 如MEPC.1/Circ.684通告之《自願使用船舶能效營運指標(EEOI)準則》第3節所定義。
說明註記：若燃油供應/校正數據已記錄於公司之電子回報系統中，可接受以其既有格式提交數據，而無需使用本格式提交數據。

附件3

於MARPOL附錄VI規則第27.4、27.5或27.6中所述之轉旗/轉公司前之彙總數據範本

轉移日期 (dd/mm/yyyy)	轉移類型 (船旗/ 公司/ 兩者皆是)	報告期間		航行距離 (n.m)		航行時長 (hh:mm)	燃油消耗 (metric tons)					
		起始日期 (dd/mm/yyyy)	結束日期 (dd/mm/yyyy)	總航行距離	*可由CII計算中扣除之航行距離		總質量		*由總數扣除之質量		**STS運行中所消耗之質量	
							***DO/GO	…	DO/GO	…	DO/GO	…
12/05/2023	船旗	01/01/2023	11/05/2023									
15/06/2023	公司	12/05/2023	14/06/2023									
02/11/2023	兩者皆是	15/06/2023	01/11/2023									
……												

* 參考《2022年CII計算之修正係數及航程調整臨時準則》(G5)(MEPC.355(78)決議案)中用於計算 FC_{voyage}，$FC_{electrical}$，FC_{boiler} 和 FC_{others} 的燃料消耗總質量。
** 參考《2022年CII計算之修正係數及航程調整臨時準則》(G5)(MEPC.355(78)決議案)中用於計算 $AF_{tanker, STS}$ 的燃料消耗總質量。
*** 參考《2018年新船能效設計指數(EEDI)達成值計算方法準則》(可能經修正之MEPC.308(73)決議案)規定的燃料類型。

附件3 – 額外補充.1

於MARPOL附錄VI規則第27.4、27.5或27.6中所述轉旗/轉公司前用於自願計算試驗性CII指標之彙總數據範本

若在自願採用一個或多個試驗性CII指標之基礎下，下列彙總數據可額外列入附件3之表格中：

轉移日期 (dd/mm/yyyy)	轉移類型 (船旗/ 公司/ 兩者皆是)	報告期間		滿載航行距離 (n.m)	****運輸功(運輸功公制單位)
		起始日期 (dd/mm/yyyy)	結束日期 (dd/mm/yyyy)		
12/05/2023	船旗	01/01/2023	11/05/2023		
15/06/2023	公司	12/05/2023	14/06/2023		
02/11/2023	兩者皆是	15/06/2023	01/11/2023		
……					

**** 如MEPC.1/Circ.684通告之《自願使用船舶能效營運指標(EEOI)準則》第3節所定義。

***

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1362/Rev.1
9 May 2022

SOLAS II-1章之統一解釋

1 海事安全委員會於其第87屆會議(2010年5月12日至21日)為了對1974年海上人命安全國際公約相關規定之應用提供更具體的指南，批准了穩度與載重線及漁船安全次委員會於其第52屆會議對海上人命安全國際公約規則第II-1/2.14條之統一解釋。

2 海事安全委員會於其第105屆會議(2022年4月20日至29日)同意修正上述統一解釋，並納入船舶設計和建造次委員會第8屆會議(2022年1月17日至21日)編寫之海上人命安全國際公約規則第II-1/5.4和II-1/5.5條的解釋。

3 提請各會員國政府在適用海上人命安全國際公約第II-1章的相關規定時，將所附的統一解釋做為指南，並提請各利益攸關方注意。

4 本通告廢止MSC.1/Circ.1362。

***

附錄

對SOLAS規則II-1/5.4和II-1/5.5的統一解釋，與輕船重量改變有關之穩度/裝載資訊的修正

規則2.14─定義

對於2010年5月21日以後建造之船舶：在確定艙間的滲透率時，艙間之體積應取為型排水體積，即艙間的浸沒體積應為該艙間的水下型排水體積乘以滲透率。

規則5.4及5.5

SOLAS規則II-1/5.4及II-1/5.5如下：

"**規則5**
完整穩度

…

4 當對船舶進行的任何改裝影響其提供給船長之穩度資訊時，應提供經修正之穩度資訊。必要時，該船應重作傾斜試驗。若預期偏差超出第5段所指定之任一值，該船應重作傾斜試驗。

5 應以不超過5年的間隔定期對客船進行輕船重量檢驗，以驗證輕船排水量和縱向重心之任何變化。與經認可之穩度資訊相較之下，當發現或預期輕船排水量偏差超過2%或縱向重心偏差超過L的1%時，船舶應重作傾斜試驗。"

對SOLAS規則第II-1/5.4條之修正說明註記(MSC.429(98)決議案/Rev.1及Rev.2)如下：

"規則5.4

1 當對營運中之船舶進行改裝，對輕船特性造成可計算之改變時，應執行詳細之重量及重心計算，以調整該輕船特性。若經調整之輕船排水量或縱向重心與經認可值相較之下超出規則5.5中所指定之偏差限制其中之一，該船應重作傾斜試驗。此外，若經調整之輕船垂向重心與經認可值相較之下超出1%，該船應重作傾斜試驗，但輕船橫向重心不受限於偏差之限制。

2 當船舶未超過上述說明註記1中指定之偏差限制，但若有超出下列任一經認可值之偏差，應向船長提供經修正之穩度資訊，並以新的資訊計算輕船特性：

.1 1%之輕船排水量；或
.2 縱向重心偏移0.5%L；或
.3 垂向重心偏移0.5%。

然而，當未超出上述偏差限制時，不強制提供經修正之穩度資訊予船長。

3 當在一段時間內對營運中之船舶進行多次改裝，且每一次之改裝均在上述之偏差限制內，但對輕船特性之累計總改變與最近一次傾斜試驗結果相比亦不應超出上述之偏差限制，否則該船應重作傾斜試驗。"

解釋

輕船重量計算之定義

在此解釋中，「輕船重量計算」意指詳細計算船上裝載及卸載之重量，該重量為自上次經認可的傾斜試驗日期後對船舶進行之所有改裝所產生的，以確定調整後之輕船特性。輕船特性包括重量及重心。經紀錄之重量及重心位置應在船上或當地由出席之船級協會驗船師驗證。

當重量增加、移除或搬移時，最終累積改變應與前次經認可之傾斜試驗比較。

「輕船重量檢驗」定義於2008年國際完整穩度章程第2.24段。

穩度資訊之定義

「穩度資訊」包括任何文件(不論是紙本或電子)、或穩度電子計算方式，包括輕船特性。包括但不限於：經認可之穩度手冊、在船上計算穩度之計算軟體、經認可之強度手冊及裝載儀器。

在改變輕船特性時一併修訂穩度資訊

1 不論船舶之安龍日為何時，若輕船重量計算顯示輕船重量之質量、縱向或垂向重心位置出現偏差：：

.1 超出說明註記1對SOLAS規則第II-1/5.4條(MSC.429(98)決議案/Rev.1及Rev.2)中指定之任何容許限制，則該船應重作傾斜試驗，且依上述定義之穩度資訊應更新，以反映由傾斜試驗取得之輕船特性，並經認可；

.2 於說明註記1中指定之容許限制內、且超過任何對SOLAS規則第II-1/5.4條(MSC.429(98)決議案/Rev.1及Rev.2)之說明註記2中指定之偏差者，該穩度資訊應更新以反映由輕船重量計算取得之輕船特性，並經認可；或

.3 於SOLAS規則第II-1/5.4條(MSC.429(98)決議案/Rev.1及Rev.2)之說明註記2中指定之容許限制內，則應在船上提供一份經簽署之輕船重量計算報告，以供參考，不須對穩度資訊做進一步修訂。然而，若增加、移除或搬移之任何重量對輕船要目造成容許限制內之影響，該重量仍應註記，且應調整穩度資訊中輕船重量計算之常數，以供未來參考及計算使用。

2 本解釋第1段之總結如下表所列。若穩度資訊須更新者，應經認可並提供予船長，並應指示須於所有穩度計算中使用該資訊。

依輕船重量計算之情境	是否需進行傾斜試驗	更新穩度資訊
輕船重量變化 > 2%	是	是，使用新的傾斜試驗結果
LCG變化 > 1%L(包括向前或向後)	是	是，使用新的傾斜試驗結果
VCG變化 > 1%	是	是，使用新的傾斜試驗結果
1% < 輕船重量變化 ≤ 2%	否	是，使用輕船重量計算
0.5%L < LCG變化 ≤ 1%L (包括向前或向後)	否	是，使用輕船重量計算
0.5% < VCG變化 ≤ 1%	否	是，使用輕船重量計算
輕船重量變化 ≤ 1%	否	否
LCG變化 ≤ 0.5%L (包括向前或向後)	否	否
VCG變化 ≤ 0.5%	否	否

3 輕船特性於所有使用之文件中應為一致，例如：裝載手冊、穩度手冊及計算機數據。

4 除非於乾舷上有相關調整，否則輕船重量的變化會對載重量造成變化。該變化的結果可能對其符合其他規定(如：MARPOL附錄VI)造成影響。

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1647
15 June 2022

使用燃料電池電力裝置船舶安全臨時準則

1 海事安全委員會在其第105屆會議(2022年4月20日至29日)審議了由貨物與貨櫃載運次委員會在其第7屆會議之提案，認知到為燃料電池電力裝置在船上之布置與安裝提供至少與使用傳統燃油的全新同類主機及輔機同等安全及可靠性標準之重要性，批准使用燃料電池電力裝置船舶安全臨時準則，其文本載於附錄中。

2 請會員國將該臨時準則提請造船廠、製造商、船舶所有人、船舶營運人、船長及船員、光船承租人及其他所有有關單位注意。

3 邀請會員國回覆其使用本臨時準則所獲之經驗予本組織，以利委員會不斷對其進行審查。

***

附錄

使用燃料電池電力裝置船舶安全臨時準則

介紹

已制定本臨時準則為應用燃料電池發電裝置的船舶提供國際標準規定。本臨時準則之目標係提供布置與安裝燃料電池電力裝置之標準，使得無論燃料種類和燃料電池類型為何，其安全及可靠程度至少與使用傳統燃油的全新同類主機和輔機設備水平相同。根據使用的燃料，除本臨時準則外，其他法規(如：IGF章程A部分)和規定(如：使用甲醇/乙醇作為燃料之船舶安全臨時準則)也適用。某些燃料電池電力裝置使用燃料重組的過程，以開發重組燃料供燃料電池使用。本臨時準則未涵蓋重組燃料之儲存。

1 概要

1.1 應用

除另有明文規定外，本臨時準則適用於適用SOLAS第II-1章G部分之船舶。

1.2 目標

本臨時準則目標為透過使用燃料電池技術，提供安全可靠之電能及/或熱能。

1.3 功能要求

本臨時準則與IGF章程之目標與功能要求有關。下列內容特別適用：

.1 不論燃料電池類型及燃料種類為何，系統之安全性、可靠性及可信度應與使用傳統燃油的全新同類主機和輔機設備水平相同。

.2 燃料相關危險發生之機率與後果，應通過布置與系統設計(如通風、偵測及安全行動)盡可能降至最低。當氣體洩漏或風險降低措施失效時，應啟動必要之安全行動；

.3 設計理念應確保為降低風險對燃料電池電力裝置所採取之措施和安全行動，不會導致不可接受之電力損失。

.4 應儘可能限制危險區域出入，將其可能影響船舶、船上人員及設備安全之潛在風險降至最低。

.5 應盡量減少安裝於危險區域內之設備，並僅安裝操作所必須之設備，且此類設備應經適當認證。

.6 燃料電池空間之配置，應能防止任何非預期之爆炸性、易燃或有毒氣體之濃度累積。

.7 應保護系統組件使其免於外部損害。

.8 應盡量減少危險區域之點火源，以使爆炸之風險降至最低。

.9 應提供經過適當設計、建造及安裝之管路系統及過壓釋放裝置，以利其預期用途。

.10 機器、系統及組件應經設計、建造、安裝、營運、維護及保護以確保營運之安全及可靠性。

.11 燃料電池空間之布置及位置，應使其於火災或爆炸發生時，不會導致無法接受之電力損失、或致使其他艙間之設備無法運行。

.12 應提供適用之控制、警報、監測及關閉系統，以確保營運之安全及可靠性。

.13 應布置適用於所有空間及相關區域之固定式洩漏偵測器。

.14 應提供適用於危險區域之火災偵測、防火及滅火措施。

.15 燃料系統和氣體利用機器之調試、試驗與維護應在安全、可用性及可靠性方面滿足目標。

.16 技術文件應許可評估系統及其組件是否符合適用之規範、準則及使用之設計標準、以及與安全、可用性、可維護性及可靠度有關之原則。

.17 技術系統或組件之單一故障不應導致不安全或不可靠之情況。

.18 應提供安全的通道，以進行營運、檢查及維護。

1.4 定義

就本臨時準則之目的，使用之術語如下列所定義。未定義之術語與SOLAS第II-2章及IGF章程中有相同之意思。

.1 **排放廢氣**係指由重組器或燃料電池陽極排放之廢氣。

.2 **排放空氣**係指由燃料電池陰極排放之空氣。

.3 **燃料電池**係一種電力來源，燃料電池中燃料之化學能經過電化學氧化反應直接轉化為電能及熱能。

.4 **燃料電池電力系統**係一組成之組件，可能含有燃料或危險蒸汽、燃料電池、燃料重組器(若有裝設)、及相關之管路系統。

.5 **燃料電池電力裝置**係指燃料電池電力系統、及其他為船舶提供電力所需之組件及系統。它還可能包括燃料電池營運之輔助系統。

.6 **燃料電池空間**係指一個包含燃料電池電力系統、或燃料電池電力系統之一部分的空間或圍蔽空間。

.7 **燃料電池堆**係指由電池、分隔板、冷卻板、導管和支撐結構等組成之裝配，通過電化學反應將(通常)富含氫氣之氣體與空氣之反應物轉換為直流電能、熱能和其他反應物之裝置。

.8 **燃料重組器**係指處理氣體或液體主要燃料，以生成燃料電池使用之重組燃料之所有相關設備。

.9 **LEL**係指爆炸濃度下限，在本臨時準則中，可視為等同於可燃濃度下限，且對

於氫氣而言為4.0%體積分率。[1]

.10 **重組燃料**係指由燃料重組器所產生之氫氣或富含氫氣之氣體。

.11 **主要燃料**係指供應給燃料電池電力系統之燃料。

.12 **處理空氣**係指供應給重組器及/或燃料電池陽極之空氣。

.13 **通風空氣**係指燃料電池空間中用於通風之空氣。

1.5 替代設計

1.5.1 本臨時準則包括與燃料電池技術使用有關之設備及布置之功能要求。

1.5.2 在符合相關目標及功能要求之前提，並提供同等之安全水準的情況下，燃料電池電力系統之設備及布置可偏離本臨時準則之規定。

1.5.3 應根據SOLAS規則II-1/55之規定證明替代設計之等效性，並經主管機關批准。然而，主管機關不應允許將操作方法或流程作為本臨時準則規定之特定部件、材料、器具、設備或類型之替代方法。

[1] 有關氫氣之易燃限制，請參考ISO/TR 15916:2015 氫氣系統之基本安全考量。

2 燃料電池電力裝置設計原則

2.1 燃料電池空間

2.1.1 燃料電池空間概念：

.1 為了最小化燃料電池空間中氣體爆炸之機率，該空間必須符合本節要求或同等之安全概念。

.2 燃料電池空間概念係指該空間設計成在正常情況下將危險降至無危險等級，但在某些異常情況下可能具有潛在危險。

.3 設備保護型燃料電池空間—依據4.2.2之區域等級：這類燃料電池空間被視為第1危險區，所有電氣設備均應經認證為可用於1區。燃料電池堆本身若在所有操作條件下保持表面溫度低於300°C[2]，則不被視為點火源，且燃料電池電力系統應能在每個負載和營運條件下立即隔離並阻斷燃料電池堆(亦可參考表2)。

.4 在特定情況下，若主管機關認為預先訂立之區域分類不適用，則應依據4.2.1適用IEC 60079-10-1:2020進行區域分類，並考慮下列指南：所有電氣設備均須符合該區域等級之結果。

.5 在特定情況下，當主管機關接受依據2.3.3進行惰化處理時，應考慮下列指南：由於引燃危險已因惰化而降低，因此在偵測到洩漏時無須立即(緊急)關閉燃料供應。在偵測到洩漏之情況下，應自動切換到其他電力供應系統，並啟動燃料電池及受影響燃料供應系統之受控關閉，以避免對燃料電池電力系統造成損壞。

2.1.2 燃料電池電力系統之設計應符合至少等同於本組織可接受之工業標準。[3]

2.2 布置及通道

2.2.1 燃料電池電力裝置應設計為自動操作，並備有系統安全營運所需之所有監測及控制設施。

2.2.2 應為從燃料電池空間外易於到達之位置關閉燃料電池電力系統。

2.2.3 應具有可安全地由燃料電池電力系統中移除主要及重組燃料之措施。

2.2.4 應具有可使燃料電池電力裝置在維護及關閉狀態時處於安全狀態之措施。

2.2.5 對燃料電池電力系統之輔機系統，當主要燃料或重組燃料可能直接洩漏至系統介質(如冷卻水)中時，這些輔機系統應配備適當之抽取及偵測方法，並安裝於盡可能靠近系統介質之出口處，以防止氣體擴散。從輔機系統介質中抽取之氣體應排放至開放甲板之安全位置。

2.2.6 如果有安裝重組設備，其可作為燃料電池之一部分集成安裝，或也可做為一個獨立裝置安裝，並再通過重組燃料管路連接至燃料電池。

2.2.7 燃料電池空間之邊界對船舶之其他圍蔽空間應氣密密封。

[2] 根據ISO/IEC 80079-20-1:2017，300°C之閾值適用於甲醇/乙醇及液化石油氣等燃料，而氫氣和液化天然氣之最高表面溫度為450°C。為確保燃料電池電力系統之安全運行，無論燃料電池及燃料類型如何，這些指南都參考ISO/IEC 80079-20-1:2017中相關燃料之最低閾值，即300°C。

[3] 參考IEC 62282系列：62282-2-100:2020及62282-3-100:2019。

2.2.8 燃料電池空間應設置在住艙空間、服務空間、A類機艙空間和控制站之外。

2.2.9 燃料電池空間應設計為可安全地容納燃料洩漏，並應配備適當之洩漏偵測系統，並應通過具有簡單幾何形狀且上部無阻礙物之布置以避免富含氫氣之空氣[4]累積，以確保安全。

2.2.10 含有燃料重組器的燃料電池空間也應符合主燃料之相關規定。

2.2.11 若無法直接以獨立通道由開放甲板進入燃料電池空間，則應通過氣閘進入燃料電池空間。

2.2.12 當通過合適之技術措施，能夠使得在安全關閉內部設備、切斷燃料供應、排出洩漏並確認處所內部空氣不含易燃氣體之前，不需要且無法進入該空間，則不需要氣閘。

2.2.13 這些技術措施包括(但不限於)：

.1 對於設備及燃料電池空間所需之安全操作及除氣作業，應於燃料電池空間外提供遠端操作控制；

.2 應對安全操作及除氣所需之所有參數進行遠端監測，並具警報功能；

.3 燃料電池空間開口應設有聯鎖裝置，以避免在空間開啟時操作；

.4 該空間應設有可從空間外進行遠端操作的適當之燃料洩漏收集及排放裝置；及

.5 應提供相關配置以使燃料電池空間內之燃料設備可從燃料系統中隔離、排放燃料並安全地驅氣，以便進行維護。

2.3 燃料電池空間之大氣控制

2.3.1 概要

以外部邊界包圍燃料供應組件之燃料電池空間保護，可通過通風或惰化來完成。這些方法應為同等可接受的，以確保空間之安全。

2.3.2 燃料電池空間之通風

2.3.2.1 燃料電池空間應配備有效之機械通風系統，以維持整個空間之負壓狀態，並考慮到可能洩漏之燃油氣體密度。

2.3.2.2 在開放甲板之燃料電池空間，可考慮使用正壓通風。

2.3.2.3 燃料電池空間的通風率，應足以在所有可能因技術故障引起之最大可能洩漏情況下，將平均氣體/蒸氣濃度稀釋至低於LEL之25%。

2.3.2.4 任何用於燃料電池空間通風之管路不得用於其他任何空間。

2.3.2.5 含有重組燃料管路或釋放源之空間，其通風管道之設計及布置應避免任何氣體積聚之可能性。

[4]亦可參考IEC 60079-10-1:2020。

2.3.2.6 應安裝兩個或更多的風扇用於燃料電池空間通風，以確保在一個風扇失效時提供100%之通風能力冗餘。此外，該100%之通風能力也應由緊急電源供電。

2.3.2.7 在單一風扇失效之情況下，應自動轉換至另一個風扇，並發出警報。

2.3.2.8 在燃料電池空間失去通風或失去負壓時，燃料電池電力系統應自動控制關閉燃料電池，並隔離燃料供應。

2.3.2.9 燃料電池空間之通風空氣進口所在的區域，在沒有設置該空氣進口時，應為非危險區域。

2.3.2.10 非危險圍蔽空間之通風空氣進口應來自非危險區域，且距離任何危險區域之邊界至少1.5 m。

2.3.2.11 燃料電池空間之通風出口應位於開放區域內，該區域沒有設置該通氣出口時，其危險性應等同於或小於被通風空間。

2.3.3 為防火目的對燃料電池空間進行惰化處理

2.3.3.1 惰化處理可被接受作為燃料電池空間之大氣控制，前提條件是：

.1 燃料電池空間惰化過程中人員應無法進入，則可接受惰化保護，但須確保密閉布置以避免惰性氣體洩漏至鄰近艙間；

.2 惰化系統應符合消防安全系統章程(FSS章程)第15章及IGF章程第6.13及6.14段；

.3 惰化介質之壓力應永遠保持為正壓並進行監測；

.4 任何表示燃料電池空間外部邊界或燃料流動空間(如燃料電池堆、重組器)邊界出現故損之壓力變化，應啟動控制關閉燃料供應；

.5 燃料電池空間應備有機械通風，以利於在啟動惰化釋放後排出惰性介質。

.6 只有當燃料電池空間完全使用新鮮空氣進行通風，且燃料供應已被中斷、減壓或驅氣後，才可以進入經惰化處理之燃料電池空間；及

.7 惰化系統在進行維修或檢查時應為不可運行之狀態。

2.4 材料

2.4.1 燃料電池電力裝置內之材料應適用預期用途，並應符合認可之標準。

2.4.2 在燃料電池電力系統中應盡可能不使用可燃材料。

2.5 燃料電池電力系統之管路配置

燃料電池電力系統中所有包括氫氣或重組燃料之管路(若有裝設)，應：

.1 不得穿過燃料電池空間以外之圍蔽空間；

.2 盡可能為全銲透；

.3 盡可能減少接頭數量；及

.4 在可能發生氫氣洩漏的地方如閥門、法蘭及密封件，應使用能偵測氫氣洩漏之固定式氫氣偵測器，。

2.6 燃料廢氣及空氣廢氣

來自燃料電池電力系統之燃料廢氣及空氣廢氣排放管路不應與任何燃料電池空間以外之通風共用，且應引至露天之安全處所。

3 消防安全

3.1 消防及爆炸安全之一般規定

燃料電池空間之幾何形狀設計，應盡可能減少氣體累積或氣囊之形成。

.1 為消防目的，燃料電池空間應根據SOLAS第II-2章視為A類機器空間。

.2 燃料電池空間應使用"A-60"級防火隔艙。在實際不可行的情況下，主管機關可批准提供同等安全等級之替代性邊界設計。

.3 滅火系統應適用於特定燃料及燃料電池技術。若考慮到使用燃料之特性，並通過風險評估證明該措施之等效性，主管機關可允許任何替代之消防安全措施。

.4 應提供符合FSS章程之固定式火災偵測及火警系統。

.5 火災偵測系統的類型及布置之選擇應考慮到燃料電池電力裝置中可能存在的燃料及可燃氣體。

.6 燃料電池空間應裝設合適之[5]火災偵測器。當使用氣體燃料時，僅使用煙霧偵測器不足以快速偵測火災。

3.2 火災及爆炸防護

3.2.1 燃料電池空間由單層隔艙壁進行分隔時，應具有足夠強度以承受任一燃料電池空間發生局部氣體爆炸之影響，而不會影響相鄰空間的完整性和內部設備。

3.2.2 應使用合適之爆炸壓力釋放裝置及ESD布置來減輕可能導致危險過壓之故障，如氣管破裂或墊圈爆裂。

3.2.3 在燃料電池空間中，應使用下列一或多個措施來最大程度減少氣體累積及爆炸之機率：

.1 在啟動燃料電池電力系統前進行驅氣；

.2 系統關閉後，根據需要進行驅氣；

.3 在燃料電池之燃料容載系統中提供故障監測；

.4 監測空氣是否進入燃料電池燃料管路、或燃料電池燃料是否進入空氣管之潛

[5] 於選用適當之火災偵測器時，可參考ISO/TR 15916:2015。

在污染；

.5 監測壓力及溫度；

.6 執行預先計畫之流程，以遏制或管理反應擴散至燃料電池系統之其他部分或周圍空間；及

.7 主管機關認為必要之任何其他措施。

3.3 滅火

3.3.1 燃料電池空間中應備有一固定之滅火系統。

3.3.2 滅火系統應適用於將使用之特定的主要燃料與重組燃料及燃料電池技術。

3.3.3 選擇固定式滅火系統時，應充份考慮到被保護空間火勢增長之潛力，並且應為隨時可用。

3.4 防火擋板

3.4.1 空氣進出口應配備故障安全型自動關閉防火擋板，並應能在燃料電池空間外操作。

3.4.2 在滅火系統作動之前，應關閉防火擋板。

4 電力系統

4.1 電力系統一般規定

4.1.1 除非為了操作目的或增強安全之必要，否則不應在危險區域安裝電力設備。

4.1.2 若在危險區域內安裝電氣設備，包括燃料電池系統之組件，應根據至少與本組織可接受之標準[6]相當之標準進行選擇、安裝與維護。

4.1.3 應提供燃料電池安裝之保護，以避免受到短路和逆向電流之影響。

4.2 區域分級

4.2.1 為利於選擇適當之電力設備及適當設計之電力裝置，根據4.2.2、4.2.3及4.2.4將危險區域分為0區、1區和2區。若認為4.2.2、4.2.3及4.2.4之規定在某些情況下不適用，主管機關可特殊考慮採用IEC 60079-10-1:2020之區域分級。

4.2.2 第0危險區

下列區域應視為第0危險區：緩衝槽內部、重組器內部、包含低閃點燃料或重組燃料之管路及設備內部、及任何壓力釋放或通風之其他管道。

4.2.3 第1危險區

下列區域應視為第1危險區：

.1 距離任何氫氣、重組燃料、驅氣出口或燃料電池空間通風出口3m內之露天甲板、

[6]參考IEC 60079-10-1:2020《爆炸性環境，第10-1部分：區域分級─爆炸性氣體環境》及IEC 60092-502:1999《船上電力安裝─液貨船─液貨船特殊規定》提供之指南及資訊範例。

或甲板上之半圍蔽空間。

.2 距離燃料電池燃料廢氣及空氣廢氣出口處3m內之露天甲板、或甲板上之半圍蔽空間，。

.3 距離燃料電池空間入口、燃料電池空間通風口及其他通往第1危險區空間之開口1.5 m內之露天甲板、或甲板上之半圍蔽空間，。

.4 距離其他釋放氫氣或重組燃料之來源3 m以內之露天甲板、或甲板上之半圍蔽空間。

.5 燃料電池空間。

4.2.4 第2危險區

下列區域應列為第2危險區：

.1 若無其他特別規定，距離上述第1危險區之開放或半圍蔽空間1.5 m之區域。

.2 空氣閘。

4.2.5 通風管與通風空間應列為相同之區域分級。

4.3 風險分析

4.3.1 對於任何新的、或更改之燃料電池電力裝置的概念或配置，應進行風險分析，以確保已處理使用燃料電池可能會對船舶完整性造成影響之任何風險。在任何合理可預見之故障發生後，應考量與安裝、操作與維護有關之危害。

4.3.2 應使用可接受和認可之風險分析技術對風險進行分析，應至少考慮組件之機械損壞、操作及與天氣有關之影響、電力故障、不必要之化學反應、毒性、燃料之自燃、火災、爆炸及短期電力失效(停電)。該分析應確保盡可能消除風險。對於無法消除之風險，應於必要時盡可能予以減輕。

5 控制、監測及安全系統

5.1 控制、監測及安全系統之一般規定

5.1.1 燃料電池控制系統中與安全有關之部分應獨立設計，不與任何其他控制及監測系統相關，或應符合本組織可接受之工業標準[7]中規定之性能要求，以達到同樣程度之安全水準。

5.1.2 應根據製造商之建議對燃料電池進行監測。

5.2 氣體或蒸氣偵測

5.2.1 應於下列處所永久設置氣體/蒸汽偵測系統：

.1 燃料電池空間；

.2 空氣閘(若有)；

[7] 參考ISO 13849-1:2015-06。

.3 在燃料電池電力系統之輔助系統中的膨脹櫃/脫氣裝置內，主要燃料或重組燃料可能會直接洩漏至系統之媒介(如冷卻水)；及

.4 其他主要/重組燃料可能積累之圍蔽空間。

5.2.2 偵測系統應連續監測氣體/蒸汽。燃料電池空間中之偵測器數量，應考慮該空間之大小、配置及通風狀況。偵測器應放置於氣體/蒸汽可能會累積及/或通風出口處。應使用氣體散布分析或物理煙霧測試來找到最佳布置位置。

5.2.3 因冗餘之考量，需安裝兩個獨立且互相靠近的氣體偵測器。若該氣體偵測器為可自我監測之形式，可允許僅裝設單一氣體偵測器。

5.3 通風性能

為驗證通風系統之性能，應在安裝通風流量及燃料電池空間壓力之偵測系統。通風電扇之運轉信號不足以驗證其通風性能。

5.4 舭水井

燃料電池空間中之舭水井應設有水位感測器。

5.5 手動緊急關閉裝置

5.5.1 應於下列位置布置手動啟動緊急關閉裝置(如適用)：

.1 駕駛台；

.2 船上安全中心；

.3 機艙控制室；

.4 火警控制站；及

.5 燃料電池空間之出口附近。

5.6 警報系統及安全系統之行動

5.6.1 氣體或蒸汽偵測

5.6.1.1 於燃料電池空間中偵測到氣體或蒸汽濃度高於20%LEL時，應發出警報。

5.6.1.2 於燃料電池空間中偵測到氣體或蒸汽濃度高於40%LEL時，應關閉受影響之燃料電池電力系統及切斷點火源、並應自動關閉所有用於隔離洩漏點之閥門。若燃料電池堆未經認證可於第1危險區運行，應被立即斷電並放電。向燃料電池空間供應液體或氣體燃料之主燃料系統中的閥門應自動關閉。

5.6.1.3 燃料電池冷卻劑之"供應/管集箱"艙櫃應設置氣體/蒸汽偵測，並應可發出警報。

5.6.2 液體偵測

燃料電池空間中偵測到非預期之液體洩漏應觸動警報。可能之偵測方法為舭水高液位警報。

5.6.3 通風失效

5.6.3.1 燃料電池空間中之通風失效時，應在限定時間內透過流程控制自動關閉燃料電池。流程控制關閉之指定時間，應以風險分析為基礎個案進行考量。

5.6.3.2 在超過該指定時間後，應執行安全關閉。

5.6.4 緊急關閉按鈕

緊急關閉按鈕起動時，應中斷燃料電池空間之燃料補給，並切斷燃料電池空間中之點火源。

5.6.5 燃料電池冷卻劑損耗

燃料電池冷卻劑損耗時，應在限定時間內透過流程控制自動關閉燃料電池。為避免冷卻劑可能洩漏至燃料電池空間中，應冷卻劑之管路應設有第二層圍蔽、或燃料電池空間中之設備應受保護以避免受到冷卻劑洩漏之損害。應考量安全移除冷卻劑之措施。

5.6.6 火災偵測

燃料電池空間中若偵測到火災，應啟動自動關閉並切斷燃料供應。

5.6.7 燃料電池高溫停機

定義為第1危險區之燃料電池空間，若燃料電池堆未經認證可於第1危險區中運作，當燃料電池堆表面溫度高於300°C時，應立即關閉燃料電池電力系統、並隔離受影響之燃料電池空間。

5.7 警報

5.7.1 第5.6段及表1中之警報規定，規定了燃料電池電力裝置之警報。

5.7.2 對於非傳統或複雜之燃料電池電力裝置，建議增加除表1規定以外之警報。

表1：警報

	警報情況
偵測到之氣體濃度在20%LEL	
燃料電池空間	HA
加熱/冷卻系統之膨脹櫃/脫氣裝置	HA
空氣閘	HA
主要/重組燃料可能積聚之其他圍蔽空間	HA
液體偵測	
5.6.2.1所述之燃料電池空間	HA
通風	
燃料電池空間之通風減弱	LA
其他警報情況	
空氣閘，不只一個門處於開啟狀態	A
空氣閘，門開啟時通風失效	A
A =依邏輯值啟動警報 *LA = 低值警報* *HA = 高值警報*	

5.8 安全行動

5.8.1 第5.6段及表2之安全行動規定，規定了燃料電池電力裝置之安全行動，以限制系統失效之後果。

5.8.2 對於非傳統或複雜之燃料電池電力裝置，建議增加除表2規定以外之額外安全行動。

表2：安全行動

	警報	關閉燃料電池空間閥門	關閉點火源	對其他控制/安全系統發出信號以採取額外行動
5.6.6.1所述之燃料電池冷卻劑損耗	X	X		
燃料電池空間中偵測到40%LEL(包括2.5.1.4所述偵測到氫氣洩漏)	X	X	X	若未經認證可於第1危險區內運作，應立刻將該燃料電池堆斷電並放電
燃料電池空間內通風失效或無負壓	X	X		該燃料電池應由流程控制自動關閉
燃料電池空間內之火災偵測	X	X	X	關閉通風，釋放滅火系統
緊急關閉按鈕	X	X	X	
燃料電池堆表面溫度 >300°C	X	X	X	若燃料電池堆未經認證可於第1危險區內運作

E

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1649
20 May 2022

貨物運輸單元檢查方案執行準則

1 海事安全委員會於其第90屆會議(2012年5月16日至25日)中注意到，會員國政府報告，就IMDG章程中第1.2章定義之載運危險貨物進行國際海運之貨物運輸單元(CTUs)檢查，可從如何執行檢查之指南中獲益。檢查程序及規程可能會有所不同，取決於CTU之特定類型、及其如何呈現以接受檢查(如：是否裝於拖車車架上、或地面上)，並依據該危險貨物之潛在或具體性質(如：放射性、爆炸性、吸入危險)考量須採取之額外預防措施。

2 注意到在那些已執行定期檢查方案之國家，在普遍遵守這些標準後已有相當大的改善，MSC 90以MSC.1/Circ.1442批准了載運危險貨物運輸單元檢查方案，為會員國政府提供檢查指南，以促進檢查方案之改善和實施。此外，為幫助識別需改進的海事組織相關標準之領域，要求會員國政府持續提供貨物運輸單元之檢查報告。在過去幾年中，這些結果已正式提交予IMO，並通常附帶有秘書處彙編之此類報告摘要。為避免危險貨物經由繞道轉移至未進行檢查之港口，應採取區域性做法。

3 海事安全委員會於其第100次會議同意修訂載運危險貨物單元檢查方案(由MSC.1/Circ.1521修正之MSC.1/Circ.1442)，以拓展CTUs之檢查方案。在此背景下，委員會於其第105次會議(2022年4月20日至29日)批准了貨物和集裝箱次委員會第7屆會議(2021年9月6日至10日)置備的附錄中所列之貨物運輸單元檢查執行準則。

4 附錄中所列之檢查準則雖未完整定義所有情況，但應足以提供會員國政府充分之檢查指南及流程，以促使其充分符合IMO標準，並適用於所有類型之CTUs。可發展或更新相關之通告以處理特定的CTU之特殊性，並對如結構完整度等特定檢查項目提供更多細節(見MSC.310(88)決議案)。

5 注意到遞交檢查報告至本組織之低比例，鼓勵會員國遞交所有CTUs之檢查報告。假若各會員國政府間之檢查流程與本附錄所列之準則相當，這些報告將有可能在未發生實際安全事故之情況下證明和實現安全之提升。為協助本組織評估這些報告，請各國政府使用附錄中給定之格式以結構化方式遞交報告，或在全球綜合航運資訊系統(GISIS)中的「CTU檢查報告」模組中提交。

6 請會員國政府於執行CTUs檢查方案時使用附錄之準則，並將其提請CTU檢查員、託運人、包裝商、碼頭工人、船東、船舶營運人、船長和船員以及所有相關方注意本準則。

7 本通告廢止MSC.1/Circ.1442及MSC.1/Circ.1521。

***

附錄

執行貨物運輸單元檢查指南

概要

1　　本指南目的在協助對運送國際之貨物運輸單元(CTU)之檢查提供一致及安全之檢查計畫，並依據適用之IMO文書提供與此類檢查相關之指南，如SOLAS、IMDG章程、CSC公約及包括IMO/ILO/UNECE對貨物包裝運輸單元章程之相關建議案。

2　　任何檢查均應根據適用之IMO準法律文件進行。檢查方案應至少包括下列項目，並確認符合適用標準：

.1　文件；

結構安全—貨櫃

.2　經CSC安全批准之銘牌；

.3　嚴重之結構缺失(參照由CSC.1/Circ.151修訂之CSC.1/Circ.138/Rev.1)；

.4　經批准之連續審查計畫(ACEP)或定期審查計畫(PES)標識；

結構安全—未包括於CSC中之CTU

.5　道路車輛和拖車；

.6　艙櫃及多元素氣體容器(MEGCs)；

貨物

.7　CTU之標記及標牌；

.8　包裝材料；

.9　包裹之標記與標識；

.10　打包方法；

.11　阻隔技術；

.12　確保CTUs內或其上之繫固安全；及

.13　蟲害汙染。

定義

門端檢查—在不破壞門端平面之情況下對CTU之內容物進行目視檢查。

設施監督者—安排、改變、改動、及暫停設施營運之適任人員。

檢查員—由會員國聘任、約僱或授權執行本附錄職能之適任人員。

多元素氣體容器(MEGCs)—與IMDG章程中之定義相同。(1.2.1定義)

包裝材料—與貨物運輸單元裝載包裝實踐章程(CTU Code)中之第2章定義相同。

蟲害污染—可視[1]之動物、昆蟲或其他無脊椎動物之型態(活的或死的，在任何生命週期內，包括卵殼或卵筏)，或任何來自動物之有機物質(包括血液、骨骼、毛髮、肌肉、分泌物、排泄物)；能存活或無法存活之植物或植物產品(包括果實、種子、葉片、枝條、樹根、樹皮)；或其他有機物質，包括真菌；或土壤、或水，當其明顯非為CTU內之貨物者。

蟲害污染主管機關—會員國政府指定或以其他方式承認的負責與本準則有關之蟲害污染事項的任何機關或當局。

安全帶(Safety Strap)—附在或牢固於CTU鎖桿上的帶子，以盡可能減少首次打開右側門時之自由移動。

艉門檢查(Tailgate Inspection)—CTU之內部檢查，僅限於CTU的內部體積，起始於門檻，並終止於一想像平面，該平面為貨櫃本身第1公尺或第1層墊材中較小者。

目標選擇方法及未申報或錯誤申報之危險貨物

3 鑑於現有資源，鼓勵會員政府應檢查一部分貨物運輸單元（CTU）及其內部或上面載運的貨物，以作為代表性樣本。在選擇檢查CTUs時，應基於風險之原則進行選定。例如，會員政府應將檢查資源集中在那些過去具有最高安全風險的貨物運輸上。選擇性的標準也可以幫助會員政府處理未申報或錯誤申報的危險品運輸。

4 不應低估未申報或錯誤申報的危險貨物存在的可能性。當危險物質置於CTU內卻無標記指出該危險貨物時、或當必要文件未能聲明危險貨物之存在、或文件完全遺失時，可能會出現未申報之危險貨物。

.1 應該使用有針對性的選擇方法來識別可能載有未申報危險物質的普通貨物CTUs。對於申報危險貨物的CTUs進行的檢查應該與對普通貨物運輸單元的檢查相輔相成。

.2 鼓勵對屢次違反危險貨物運輸標準責任方進行追查之方法。

.3 強烈鼓勵總部設於另一主管機關境內之企業，因嚴重或屢次違規而導致危險貨物運輸安全受到損害時，主管機關之間互相進行報告。

5 當發現CTU具有缺失時, 需酌情採取以下行動：

.1 留置貨物，或停止該貨物運輸單元之服務；

.2 通知所有相關單位；

[1] 不須任何支援儀器協助即可由肉眼辨識者、或透過如放大鏡及顯微鏡協助後即可由肉眼辨識者。

.3 規劃及執行矯正行動；及

.4 依IMDG章程、CSC章程及/或適用之國家法令規定，對權責者提供或實施適當之處罰措施，包括但不限於：向侵權企業總部所在國之主管機關報告不合規情形。

一般安全及蟲害污染考量

6 考量CTU中存在之安全及健康風險，所有檢查都應謹慎進行，並應於進入任何CTU前[2]執行適當之風險評估。

.1 CTU檢查應於安全區域進行(CTU章程，附錄5，第2節)。若需要在港區或碼頭進行檢查，須採取適當預防措施，以避免人員被車輛或處理設備撞擊。

.2 考量與危險物質可能產生之交互作用，檢查員不應於執行檢查時吸菸或飲食。

.3 檢查員應盡量減少滑倒、絆倒或墜落之可能性，特別是在檢查裝載於車架之CTU、或爬上CTU並沿CTU頂部行走時。檢查員應遵循適用之職業安全規定，以檢視於地面上無法直接看見之CTU元件(櫃角裝置、上舷側軌道、屋頂等)。檢查員不應爬上任何堆疊於其他CTU上之CTU(CTU章程，第8章8.3.3段、附錄5第2.2節、及附錄8)。

.4 若該貨櫃為堆疊之一部分，檢查員不應打開貨櫃門。貨櫃門為貨櫃之結構部分，若於堆疊時打開，可能有損於貨櫃及堆疊之結構完整性。

.5 應採取預防性措施將打開CTU有關之風險降至最低：

.1 於打開CTU前，須評估貨物性質或其外部之警示牌、標牌或其他標記中所指示之相關可能風險(CTU章程，附錄5，第4節)；

.2 打開門：檢查員應於打開門時注意觀察，因貨物可能有移動並可能倚於貨櫃門上(CTU章程，附錄5，第6節)；及

.3 通風：一個關閉之CTU係為圍蔽空間，因此進入前須注意(CTU章程，附錄5，第7節)。

.6 應採行預防措施最小化檢查期間之潛在接觸。檢查員應注意CTU內部空氣之潛在危害：

.1 耗氧貨物及溫度控制之CTU會大幅度降低氧含量；及

.2 先前貨物之殘餘物或危險貨物、非危險貨物所排放之有毒氣體或蒸汽，分解產物、燻蒸劑和燻蒸殘留物可能增加有毒氣體和蒸汽之濃度(CTU章程，附錄9，第4節)。

.7 CTU檢查應由一個團隊或至少2人執行，其中一人擔任檢查員角色，另一人於檢查執行時於CTU外部監測內外部環境危害。CTU為圍蔽空間，因此檢查員進入時需採行充分之預防措施。在兩人的團隊中，兩人不應同時待在CTU內。

[2] 接收、打開及檢查CTU之指南列於CTU章程中，主要相關部分為：第8章：CTU抵達、查核及定位；第12章接收與打開CTU之建議；附錄2：CTU之安全處理；附錄5：接收CTU；附錄8：至艙櫃及散貨頂部之通道及工作高度；附錄9：燻蒸。

.8 於檢查CTU時，檢查員應對設施人員無意間移動該CTU之企圖有所警覺。設施監督者應確保設施操作員注意被檢查中之CTU，且不應在附近進行裝卸作業。

.9 對於載運危險貨物之CTU：

.1 經由無意攝取、吸收、注射或吸入CTU中之危險物質之接觸可能造成傷害或致命；且

.2 接觸輻射性物質可能導致潛在健康風險。檢查員應注意載於報告中之CTU裝載商品，並應持有適當之輻射監測設備。

7 應於所有CTU檢查中建立檢查控制。

.1 無論載運何種貨物，進入CTU都會對檢查員帶來風險。因此，應執行並考量適當之風險評估。

.2 檢查員應查找CTU已使用燻蒸之跡象或指標，比如，帶有木材襯墊之貨物可能會使用不當燻蒸。

.3 有關測試CTU中空氣及處理燻蒸單元之進一步指南可於CTU章程中取得。(附錄9：燻蒸)

.4 對含有危險貨物或燻蒸劑之CTU得要求特別控制。

.1 裝有根據IMDG章程第5.2.2段貼有2.3或6.1標識、或根據IMDG章程中第5.5.2.3.2段貼有"燻蒸劑"警告標示、或根據IMDG章程第5.5.3.6.2段貼有"警告"標示有毒商品之CTU，可將其打開，但若尚未充分通風，應僅進行目視檢查，而不需讓檢查員跨過門口之平面。

.2 對IMDG章程第2.7.2節所確立之放射性物質的裝運，應考量其獨特之危險特性進行檢查。正確運送之放射性物質幾乎沒有接觸風險，並需按照與其他所有危險物質運送相同之標準進行準備。放射性物質之檢查應格外謹慎。

.5 若存在有毒或易燃內部氣體之風險時，應採取控制以確保有毒氣體可在安全區域捕捉或消散溢出(CTU章程，附錄5，第7.3.4節)，且所建立之安全區域不會有經排放之有毒氣體。

8 與CTU之蟲害污染有關的檢查分為兩個不同之行動：

.1 由檢查團隊初始檢查，並向適當之蟲害污染主管機關報告是否有任何蟲害污染之跡象；及

.2 由蟲害污染主管機關進行詳細檢查並採取適當行動。

9 檢查團隊(參照第6.7段)應熟悉由當地主管機關制定之危險物質釋放或接觸危險物質應對流程。

.1 檢查團隊應立即撤出接觸區域，並於一安全之上風處所集合。此行動即為緊急撤離。下列即為有接觸可能之指標，應要求立即緊急撤離：

.1 洩漏、臭味、煙霧或聲音(如加壓氣體洩漏之聲音)；

.2 氣體偵測器警報響起；

.3 感到暈眩、頭昏眼花或呼吸急促；及

.4 非預期的化學品氣味或肌膚感受，如灼熱感。

.2 緊急撤除時應採取之行動包括立即通知該機構，以利即刻啟動應對計畫。

.3 直到確定這樣做是安全的之前，檢查員不應重新進入任何CTU。

10 應制定快速緊急醫療救助之規定：

.1 檢查團隊應了解適當之緊急醫療服務單位，如醫院、消防站、急救站和化學品去污站；及

.2 檢查期間應提供特定化學品之緊急響應資訊，以便於接觸危險物質後進行適當之初始去污。

執行檢查

11 應建立CTU檢查準備、評估及起始流程如下：

.1 與將接受檢查之CTU監管機構聯繫。

.2 建立檢查小組通訊計畫，該計畫應包括可靠的語音通訊，並將管理及設施安全程序列入考量。

.3 確定需檢查之CTU，並通知該機構及/或承運人。應使用風險評估方法來選擇對不合規構成最大威脅和後果之CTU進行檢查。

.4 檢視所取得之相關文件確定所選需經檢查之CTU內載運之貨物。若所選需經檢查之CTU宣告其載運有危險貨物，則該危險貨物文件也應經檢視。應了解在未申報載運危險貨物之情況下、不表示CTU中未載運危險貨物，仍應謹慎處理。

.5 組裝所需之個人防護設備及檢驗設備。

.1 人員應配戴硬帽、安全眼鏡、安全鞋、高可見度背心或反光背心、及手套，以及一個經適當校準之危險情況感測裝置。檢查員應視情考量使用額外個人防護裝備，如化學防護衣、空氣清淨呼吸器或緊急逃生呼吸器，以避免於CTU中與危險物質之不慎接觸。

.2 人員應有一個貨櫃檢查工具包，包括所有必要工具、參考文件(包括法規文件以供快速參考)及紙本文件。

.6 應於第一次檢查前進行安全簡報。安全簡報應含括下列各項：

.1 操作風險評估，以確定當前和預期的條件(如氣候及人員準備情況)是否允許安全操作；

.2 分配檢查團隊所有成員之角色及權責。至少應指派一名成員負責安全工作，以確保有依循適當流程執行，並於緊急情況下執行應急協議；

.3 檢查人員保護設備其及使用狀況；

.4 檢查安全工作措施；

.5 討論緊急撤離情況、集合地點、及其他應急協議；

.6 存在於檢查執行處之已知危險；及

.7 意外接觸流程。

.7 陳列CTU以備檢查，陳列之方式應最大化自然通風，並保證安全，不受既有交通模式、CTU密集處理作業和預定移動之CTU所影響。陳列區應有足夠的照明，並遠離水流排水口及電源插座。作為額外之預防措施，當CTU放在車架上時，若可行，應於CTU前方放置錐形標識或停放車輛，以防止車輛在檢查期間連接到車架上。

.8 於檢查開始前建立安全監管並檢視安全流程：

.1 與安全監管討論檢查活動；

.2 一旦所選定CTU中之商品潛在風險已知，其應經團隊檢視；

.3 評估擺放區域，並討論任何可能造成潛在安全危害之獨特面向。包括識別安全撤離路線；及

.4 檢查開始前之最終步驟應為執行第二次操作風險評估，已確定先前評估之條件是否有改變。當適用時，重新評估安全流程以降低風險，若不確定時，向檢查員之上級或管理者尋求指南。

.9 執行外部評估，包括完整繞行所選之CTU，以確保檢查人員之安全。對潛在之內部危險保持警惕，如貨物洩漏或CTU嚴重損壞。若發現任何洩漏，應停止檢查並啟動所建立之應變流程。

.10 對封閉式CTU，強烈建議在檢查之前及檢查過程中持續進行氣體監測。

.1 當測試顯示CTU內之空氣中具有潛在危險時，檢查員不應進入CTU，直到確定可以安全進入。

.2 當檢查員進入CTU時，應於檢查員頭上、靠近貨櫃頂部、於頭部高度或呼吸區域高度、於腰部、以及靠近貨櫃底部處進行空氣量測。在充分通風後，貨櫃門處之氧氣水平應與環境水平相等。應僅在儀表讀數與環境大氣讀數一致時，才可進入貨櫃之圍蔽空間。當門端讀數與正常環境讀數不同、或可燃氣體讀數顯示存在危險情況時，都不應進行艉門檢查。

.11 鼓勵使用安全帶。打開關閉的貨櫃時須謹慎小心。安全帶將被固定，以盡量減少右側門在第一次打開時穿過兩扇門之間的垂直縫之自由移動。這可以減少貨物移位帶來的人身傷害風險。安全帶和其他相關部件，如棘輪式貨物捆

綁器，應具有1,800公斤之最小斷裂強度。若安全帶由合成材料製成，則不應有彈性，如防震繩中的彈性材料。[3]

.12 針對CTU，應對門端進行評估以識別移位之貨物。在繫好安全帶之情況下，小心地打開右側門，以確定是否有貨物溢出或移位之危險。第二位檢查員可站在貨櫃左門之左側的安全距離中進行觀察。若貨物已移位並造成安全威脅，應即刻通知機構，以便在繼續檢查前安全地打開。

.13 CTU之通風：對經過燻蒸及含有有毒物質之CTU以外的CTU，鬆開安全帶並完全打開門進行自然通風。

.1 為最大程度自然通風，打開左右側門至少180度使其與CTU兩側垂直，並在規定的最短時間內對貨櫃進行通風。

.2 對已燻蒸過之CTU，確保在開門前，燻蒸時間已經過去了至少24小時。打開門後，在進入前必須以自然通風或以機械方式對燻蒸劑和殘留物進行完全通風。

.3 檢查員應了解，在已通風之CTU中仍可能有殘留之危險(見第6.6段)。

.14 執行艉門檢查：進入CTU執行艉門檢查的人數應限制在必要之最低限度。在試圖查驗門前之貨物時必須謹慎；爬上包裹或墊材是很危險的，應避免。

12 與CTU蟲害污染有關之檢查流程應符合下列規定：

.1 檢查應於日光照射下依本附錄中所列之流程進行；

.2 檢查是否受蟲害污染應作為正常CTU檢查之一部分，因此不須為這種檢查設定特別的CTU選擇標準；

.3 應儘可能對貨物進行檢查；

.4 檢查員應查閱CTU章程及與其有關之相關資訊，以了解與蟲害污染有關之資訊；

.5 當可能時，應對CTU之內部6面及外部6面進行檢查；及

.6 蟲害污染主管機關之詳細檢查及可能採取之行動，應與碼頭設施監察員協同進行，以確保安全地進行檢查，並不對正常設施營運造成不必要之延誤。

13 應建立對封閉式CTU進行內部檢查之流程。

.1 一般來說，檢查員不需要進入門口檢查以外之區域以完成其職責。若覺得不安全，檢查員不應進入CTU內之圍蔽空間。然而，在需要進入門口之情況下，應遵循下列步驟：

.1 確定執行內部檢查之風險，並評估通道及出口路線。檢查CTU之門口內部，確定圍蔽空間中是否有有限的通道或出口。若貨物性質或裝載程序未留下直接或無障礙之出口路線時，檢查員應將CTU視為一個局限空間。若檢查員須進入潛在之局限空間中以確認裝於其中之貨物合規，則檢查員應採取適當措施，要求解開貨物的束縛、允許不受限制地接觸貨物，或使用專門之遠端檢核設備。切勿爬上裝

[3] CTU章程第12章：接收及打開CTU之建議。

有危險貨物之包裹，除非這種檢查是必要的，且已採取適當之安全預防措施。

.2 確保CTU已適當通風(見第6.6及11.13.3段)。

.3 在檢查過程中持續評估空間內部之狀況。若在任何時候內部環境有明顯改變、或檢查員覺得不安全，檢查員應立即離開貨櫃並重新評估情況。

.4 用感測器材持續監測內部空氣。

.5 維持緊急逃生路線之可用。當感測器材顯示存在空氣危害或偵測到9.1段所列之任何症狀時，每個檢查員應準備好立刻離開CTU。若發生檢查員失能之情況，且須進入CTU以執行救援，應指派經適當培訓及裝備之應急人員來進行救援。

14 建立重新密封CTU之流程：應建立流程，以更換封條、記錄、及與機構及承運人分享在執行貨櫃檢查時所移除之封條資訊。這些流程應符合適用之國家法規，並應將MSC-FAL.1/Circ.1對確保和促進國際貿易之規定納入考慮。[4]

檢查過程中需查核之項目

15 為確保在CTU運輸過程中，資訊流向有被傳輸予所涉之所有單位，需驗證下列資訊：(亦可參見CTU章程第4章第4.2.12段)：

.1 CTU識別；

.2 封條號碼；

.3 經驗證之CTU總重量(若有規定時)；

.4 CTU所載貨物之準確描述：

.1 對非危險貨物之描述應包括所有必要資訊，以便查核貨物是否適合運輸，並確認是否需要隔離不相容之貨物，以評估在CTU中保護貨物之特定需求；及

.2 危險貨物應以運輸專用名稱描述，如適用，應在括號內包括技術名稱(IMDG章程，第5.4.1.4段)；

.5 危險貨物之正確描述；

.6 識別CTU之完整性可能在全部或部分行程中存在之風險；

.7 正確及適當之運送文件；及

.8 為安全、保全、植物檢疫、獸醫、海關或其他監管目的之任何必要資訊。

16 此外，應查核IMDG章程(第5.4章)等危險貨物法規規定之下列文件是否合規，以識別

[4] MSC-FAL.1/Circ.1提供了關於世界海關組織之「安全架構標準」有關之資訊，該架構於其「海關對海關」支柱中鼓勵海關當局使用先期電子資訊做為基於風險之貨物安全策略之一部份。使用高安全性機械密封之規定，作為貨櫃密封完整計畫之一部分，係為該支柱之一個重要元素。其中一項規定是，若公共或私人官員移除封條以檢查貨櫃，他們應安裝一個可接受之替代封條，並於貨物文件中註記該行動之要項，包括新的封條編號。

託運貨物(物質、材料或物品)之危險：

.1 危險貨物運送文件；

.2 貨櫃/車輛包裝證書；

.3 用於運送危險貨物之艙櫃文件；及

.4 其他資訊及文件，若有。

17 至少應檢查提供運送之每種危險物質、材料或物品之下列資訊是否符合IMDG章程中第5.4.1節之規定：

.1 由"UN"字樣起始之聯合國編號；

.2 運輸專用名稱：在危險貨物清單第6欄中被指定為特殊規定274之運輸專用名稱，應依照IMDG章程第3.1.2.8段之規定，補充其技術或化學組合名稱。

.3 貨物之主要危險等級或分類；

.4 次要危險等級或分類號碼；及該物質或物品之包裝組合；

.5 IMDG章程第5.4.1節中規定之其他適用資訊；及

.6 IMDG章程中第5.4.1.6段所規定之適當證明或聲明。若有疑問，應檢核該貨物之類別是否與安全數據表中描述之材料屬性一致。

18 此外，應檢核貨櫃/車輛包裝證書之資訊，以確認危險貨物之包裝或裝載操作已依照IMDG章程第5.4.2節之規定適當執行。

19 若適用，在檢核用於運送危險貨物之艙櫃文件時，應檢核下列項目：

.1 IMDG章程中第4.2.1.8段所提之證書，證明該可攜式槽罐適於海上運輸；

.2 IMDG章程中第6.8.3.1.3.2段所提之證書，證明公路液罐適用於海上運輸第3-9類物質；

IMDG章程中第6.8.3.2.3.2段所提之證書，證明公路液罐適用於海上運輸第2類物質(IMO型式6)、非冷凍液化氣體；及

IMDG章程中第6.8.3.3.3.2段中所提之證書，證明公路液罐適用於海上運輸冷凍液化氣體(IMO型式8)。

結構安全

20 ISO貨櫃、國際裝載單元、及多式聯運設計之區域貨櫃均適用CSC之規定。

21 檢查員應查核下列項目：

.1 備有永久固定之有效安全認可銘牌；

.2 CTU包括於經批准之維護計畫中，通過顯示未來的下一次檢查日期、或顯示經認可之連續檢查程序(ACEP)之參考來進行；及

.3 確認CTU之結構敏感部件沒有遭致將使無法繼續運送或受運輸限制之嚴重損壞。(參考決議案MSC.310(88)及經CSC.1/Circ.151修訂之決議案CSC.1/Circ.138/Rev.1)

22 道路車輛和拖車：

.1 道路車輛，包括拖車及半拖車，應維持於安全狀況並符合國家法規，然而，檢查員應查核並確認CTU櫃體外觀看起來情況良好；且

.2 繫固點應依據國際標準安裝、並查核其完整性。

23 槽罐及多元素氣體容器(MEGC)應顯示IMDG章程第6章所述之銘牌，描述其有效性與定期檢查及測試日期，依適用：

.1 IMDG章程第6.7.2.20、6.7.3.16及第6.7.4.15段所描述之可攜式槽罐上之銘牌；

.2 IMDG章程第6.7.5.13段所描述之MEGC上之銘牌；

.3 IMDG章程第6.8.3.1.3.4段所述之用於海上運輸之公路液罐(IMO型式4) 銘牌；

.4 IMDG章程第6.8.3.2.3.4段所述之用於海上運輸之公路液罐(IMO型式6) 銘牌；

.5 IMDG章程第6.8.3.3.3.4段所述之用於海上運輸之公路液罐(IMO型式8) 銘牌；

.6 槽罐上之金屬牌可能顯示依其他法規所規定之標記。

24 槽罐、MEGC及CTU應經查核以確保其附件均為適當之工作狀態、並正確地固定其上。

25 檢查員不應試圖操作槽罐或加壓氣體設備，除非他們有經過此訓練。

貨物

26 下列項目應經檢查員查核：

.1 CTUs之標牌與標記；

.2 包裝材料；

.3 包裹之標記及標識；

.4 CTU之包裝及危險貨物之分離；

.5 阻隔；

.6 繫固；及

.7 蟲害污染。

CTU之標牌與標記

27 載運於CTU內或其上之貨物可能需要標記/標牌以向人員警示潛在風險。這些標記/標牌應保留於CTU上，直到貨物被拆開、及於必要時，當CTU被清洗時。

.1 在識別貨物之危險及等級後，檢查員應確認CTU上依據IMDG章程第5.3章之規定有清楚展示適當的標牌或標記。

.2 載運有危險貨物或危險貨物殘餘之CTU應清楚地如下列展示標牌：

.1 貨櫃、拖車或可攜式槽罐：裝置之兩側及兩端各一；

.2 鐵路貨車：至少每邊都有；

.3 含有一種以上危險物質或其殘餘物之多隔艙槽罐：沿著相關隔艙之每一側；及

.4 任何其他CTU：至少在兩側及該單位後方。

28 內容物之輸專用名稱應至少標記於下列之兩側：

.1 含有危險貨物之槽罐運輸單位；

.2 含有危險貨物之散裝貨櫃；或

.3 任何其他裝有單一商品包裝之危險貨物的CTU，且不需要標牌、UN編號或海洋污染物標記。

29 應顯示貨物之UN編號，若有規定，還應顯示其他標牌或標記，如IMDG章程中規定之溫升、海洋污染、數量限制及薰蒸警告標誌等。

30 若為第7類，應依據IMDG章程第5.1.5.3段之輻射等級方法和/或以計算(包裹之TI總和)驗證標牌上顯示之運輸指數(TI)。

31 當裝有散裝液體的液袋被裝在一個密封的CTU中時，門上應標記有適當之警告標識。

包裝材料

32 檢查員應考量下列：

.1 包裝中是否有貨物？

.2 包裝是否降低對生命及環境之傷害風險？

.3 包裝是否保護貨物？

.4 包裝是否有任何損壞或塌陷？

.5 該包裝是否適於所載運之貨物？

33 下列特定項目應由檢查員查核：

.1 包裝之狀態並未犧牲CTU中貨物之穩定及安全儲存；

.2 並無任何貨物洩漏之跡象(包括汽體、固體或液體)；

.3 該包裝適用於危險貨物時：

.1 依據危險貨物清單之適用包裝指示，該類包裝可用於該貨物；

.2 該包裝係為依IMDG章程第4.1.1.3段之規定批准之設計類型；

.3 經批准之設計類型(X、Y或Z)包裝組合與包裝貨物組合類型(I、II或III)一致；

.4 用於液體之個別包裝為經批准用於液體者；

.5 對塑料桶、塑料罐、IBC內之塑料材質內部貯存器，應查核是否超過5年之使用期限；及

.6 對於硬質之IBC，查核是否超過IMDG章程第4.1.2.2.1段所規定之檢查期限。

包裹之標記與標識

34 所有包裹均應標記，使得包裝者與拆封者得以識別處理規定。

35 CTU章程附錄7附件1中確定應標記於包裹上之處理及包裝指示。檢查員應識別任何未依照標記處理之包裹，特別是：

.1 請勿堆疊；

.2 此面朝上；及

.3 溫度限制。

36 對危險貨物，檢查員應驗證下列標記與標識顯示於包裹上：

.1 危險貨物之運輸專用名稱；

.2 UN號碼；

.3 其他特殊標記規定(如：海洋污染標記)；及

.4 適當標識；對第7類，應依據IMDG章程第5.1.5.3段之輻射等級方法驗證標識上顯示之運輸指數(TI)。

CTU之打包及危險貨物分隔 [5]

37 下列項目應經檢查員查核：

.1 貨物之質量平均地分布於CTU底板(CTU章程，附錄7第3.1段)；

.2 重型包裝已被負重轉移樑充分支撐(CTU章程，附錄7，第3.1.2及3.1.3段)；

.3 重心中線接近於CTU中線、或符合CTU負載圖(CTU章程，附錄7，第3.1.4至3.1.7段)；

.4 已遵循CTU章程附錄7第3.2段所述之包裝技巧；

.5 任何作為混合貨物一部分運輸的危險品應該被包裝在靠近門口的位置，並保持與其他危險品的正確分隔。：

.1 已正確應用IMDG章程中第7.2.4段對危險等級和附屬風險之分隔表；

.2 已符合危險貨物清單第16b欄中所述之特定分隔規定；

.3 已符合第1類中不同相容性群組之特定分隔規定(IMDG章程第7.2.7.1.4段)；及

.4 遵守了與食品有關之分隔規定(IMDG章程第7.3.4.2.1段)。

[5] 正確打包CTU對確保貨物從發貨人到收貨人之安全運送非常重要，CTU章程為此提供大量關於包裝過程和做法之資訊及指南(附錄7第9章)。

阻擋

38 貨物可能需要阻擋以避免水平位移(CTU章程，附錄7，第2.3及4.2段)。當適用時，應由檢查員查核下列各項：空隙已用墊料、紙板、氣囊或其他適用材質填充，以確保包裹/貨物在運送過程中位移之可能性降至最低(CTU章程，附錄7)。

繫固

39 在CTU運送過程中，可能受垂向、縱向及橫向加速度影響，從而使每個貨物受到與質量成正比的力。檢查員應酌情查核包裝及繫固是否符合CTU章程(附錄7第4節)或適用國家法規之規定。

蟲害污染

40 檢查員應確認是否有任何蟲害污染之跡象。

41 已認知到正確識別蟲害污染可能不在檢查員之職權或知識範圍內，因此，若檢查員觀察到蟲害污染之跡象，應盡快向蟲害污染主管機關報告。

缺失控制行動

42 建立簽發缺失報告的流程，使CTU停止服務、或留置該貨物及/或適當處罰行動。

43 一般流程

.1 簽發缺失報告，詳細描述不合規，並說明必要之矯正行動。對於很快就能矯正之差異，檢查員應如實註記於正式紀錄上。

.2 標記該CTU，使其停止服務及/或貨物留置變得明顯。該標記應於CTU不只一側處充分可見。雖然該標記不應為永久的，但也不能是可輕易移除的。使用一個大貼紙可能是適當的。

.3 立即通知保管CTU之設施和CTU操作員，關於該CTU或貨物之缺失。

.4 在企業總部設在另一主管機關境內之企業嚴重或多次違規，導致危險貨物運輸安全受到損害之情況下，應向有關之主管機關報告缺失。

44 嚴重結構缺失

.1 若國際貨櫃安全公約(CSC)之貨櫃被確定有嚴重的結構缺陷、或未依規定進行檢查，檢查員應將該貨櫃停用。

.2 應使用明確之留置聲明。下列範例文字可適用於缺失報告及標記嚴重結構缺失之貨櫃：「在重新裝載或重新使用於國際運輸前，必須依照(插入適用之法律機關)所規定之流程重新檢查該貨櫃是否符合規定。」

.3 載運危險貨物之CTU有不足之繫固點者，若用不完善之繫固點繫固貨物，該貨物應被留置。

45 貨物缺失

.1 不符合IMDG章程規定之貨物應被擱置。

.2 若CTU內貨物之儲存、繫固及/或分隔不足，存在立即之傷害及/或損害風險，應採取適當之矯正行動以糾正缺失。

.3 該缺失之性質應有助於確定應由誰進行矯正。

.4 若缺失涉及到貨物之未申報或錯誤申報、貨物之包裝、標識、或其他在最初提供和接受運輸時之規格有關事項時，檢查員應追究原託運人或貨運代理商之責任。檢查員應避免僅因為船舶、承運人或碼頭設施是最容易接觸到的一方而就對其採取行動。。

46 蟲害污染

.1 蟲害污染之跡象應併同下列資訊向蟲害污染主管機關回報：

.1 檢查日期；

.2 CTU之起源；

.3 蟲害污染之位置(外部、內部、及/或貨物)；

.4 蟲害污染類型；及

.5 計畫之轉送日期，包括已知之目的地。

.2 若蟲害污染主管機關在CTU即將被繼續運送之前無法參加檢查，則他們應將檢查細節轉發給CTU下一個目的地之蟲害污染主管機關(若已知的話)。

追蹤流程

47 建立擱置貨物之監測流程。

48 針對具有嚴重結構缺失而遭停用之CSC貨櫃建立追蹤流程。

.1 因嚴重結構缺失遭停用之CSC貨櫃，應根據業主規定之方案進行修復和重新檢查。在CSC貨櫃恢復使用前，業主應以書面方式通知檢查員該CSC貨櫃已恢復到符合CSC或其他適用標準之狀態。

.2 在不願將CSC貨櫃修復至適用標準之情況下，貨櫃業主可將該毀損貨櫃從國際服務中移除，並提供證明予檢查員。

.3 第43.2段所列之標記移除應僅能由檢查員授權執行。

49 應對發現有缺失之CSC貨櫃建立追蹤流程，並必須通知CTU操作人員及施加運送限制。

50 蟲害污染主管機關應建立並公布根據第46段發現蟲害污染跡象之CTU應遵循之程序。

對檢查結果及缺失紀錄之檢查及記錄

51 檢查結果及缺失應被記錄並儲存，以使得本通告第5段所規定之報告能完備。

附件

檢查結果及缺失之紀錄

國家 _____

	數量	百分比
受檢CTU總數量		
- 載運有申報危險貨物之受檢CTU數量		
- 載運有未申報危險貨物之受檢CTU數量(4)		
- 載運有誤申報危險貨物之受檢CTU數量(4)		
有缺失之受檢CTU總數量		
有缺失之CTU數量：		
- 載運有申報危險貨物		
- 載運有未申報危險貨物(4)		
- 載運有誤申報危險貨物(4)		
- 未載運危險貨物		
- 於檢查執行的國家內裝載者		
- 於檢查執行的國家以外之國家裝載者		
識別出之缺失類型		
貨物洩漏或位移(9)		
文件：(15-19)		
- 危險貨物申報		
- 貨櫃/車輛裝載證書		
- 貨物之未申報或誤申報		
- CTU薰蒸		
- 含有窒息風險物質之CTU沒有完全通風		
可攜式槽罐無效之定期檢查日期(19)		
不包括於CSC中之可攜式槽罐或公路液罐車(不適合或損壞)(19)		
CSC銘牌：(20-23)		
- 銘牌遺失或損壞		
- CTU檢查逾期		
- 無效銘牌		
結構安全(20-25)		
CTU之標牌及標記(27-31)		
包裝(不適合或損壞)(32-33)		
包裝之標記及標識(34-36)		
貨物之儲存/繫固/分隔(37)		
CTU之打包 (37)		
嚴重結構缺失(44)		
阻擋(38)		

	數量	百分比
繫固(39)		
蟲害污染(發現有蟲害污染之CTU數量)(46)		

備註：括弧內之引用參考上列附錄段落。

附錄1

MEPC.359(79)決議案
(2022年12月16日採納)

經1978年議定書修訂之1973年防止船舶污染國際公約修正案

MARPOL附錄I、II和IV修正案

(北極水域內的區域收受設施和 IOPP 證書及附頁格式)

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79屆會議上，審議了按照MARPOL第16(2)(a)條分發的關於北極水域內的區域收受設施和IOPP證書及附頁格式之MARPOL附錄I、II及IV的建議修正案，

1 依據MARPOL第16(2)(d)條，採納MARPOL附錄I、II及IV修正案，其文本載於本決議案附錄；

2 依據MARPOL第16(2)(f)(iii)條，決定該修正案應於2023年11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方或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%的締約方，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請各締約方注意，依據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2024年5月1日生效；

4 要求秘書長，按MARPOL第16(2)(e)條，將本決議案及其附錄中所載修正案文本的核正無誤副本送交MARPOL所有締約方；

5 還要求秘書長將本決議案及其附錄的副本送交非MARPOL締約方的本組織各會員。

附錄

MARPOL附錄I、II及IV之修正案

(北極水域內的區域收受設施和 IOPP 證書及附頁格式)

MARPOL附錄I修正案

第38條 — 收受設施

1 第4段由下列替代：

"4 以下國家如由於其獨特情況，而只有區域性安排能作為滿足本條第1至3段要求的唯一實際可行手段者，可通過區域性安排滿足這些要求：

.1 小島嶼開發中國家；及

.2 其海岸線與北極水域接壤的國家，但是區域性安排應僅涵蓋這些國家在北極水域內的港口。

參加區域性安排的締約方應製定區域收受設施計畫，並考慮本組織所製定之準則。*

參加此等安排的各締約國政府應與本組織諮詢，以向本公約締約方通告：

.1 區域收受設施計畫如何考慮到本組織製定之準則；*

.2 考慮到本組織製定之準則*，所確定的區域船舶廢棄物收受中心之詳情；和

.3 僅具備有限設施的港口之詳情。"

2 第6段由下列替代：

"6 以下國家如由於其獨特情況，而只有區域性安排性安排能作為滿足本條第5段要求的唯一實際可行手段者，可通過區域性安排滿足這些要求：

.1 小島嶼開發中國家；及

.2 其海岸線與北極水域接壤的國家，但是區域性安排應僅涵蓋這些國家在北極水域內的港口。

* 參考經MEPC.363(79)決議案修訂之《2012年製定區域收受設施計畫準則》(MEPC.221(63)決議案)。

參加區域性安排的締約方應製定區域收受設施計畫，並考慮本組織所製定之準則。*

參加此等安排的各締約國政府應與本組織諮詢，以向本公約締約方通告：

.1 區域收受設施計畫如何考慮到本組織製定之準則；*

.2 考慮到本組織製定之準則*，所確定的區域船舶廢物收受中心之詳情；和

.3 僅具備有限設施的港口之詳情。"

附件II

IOPP證書及附頁格式

國際防止油污染證書(IOPP證書)附頁之格式B

3 第5節之標題由下列替代：

"5 – 構造 (第18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28 及 33條)"

MARPOL附錄II修正案

第18條 – 收受設施和卸貨站布置

4 第3段由下列替代：

"3 以下國家如由於其獨特情況，而只有區域性安排能作為滿足本條第1、2和6段要求的唯一實際可行手段者，可通過區域性安排滿足這些要求：

.1 小島嶼開發中國家；及

.2 其海岸線與北極水域接壤的國家，但是區域性安排應僅涵蓋這些國家在北極水域內的港口。

* 參考經MEPC.363(79)決議案修訂之《2012年製定區域收受設施計畫準則》(MEPC.221(63)決議案)。

參加區域性安排的締約方應製定區域收受設施計畫，並考慮本組織所製定之準則。*

參加此等安排的各締約國政府應與本組織諮詢，以向本公約締約方通告：

.1 區域收受設施計畫如何考慮到本組織製定之準則；*

.2 考慮到本組織製定之準則*，所確定的區域船舶廢物收受中心之詳情；和

.3 僅具備有限設施的港口之詳情。"

MARPOL附錄IV修正案

第12條—收受設施

5 第2段由下列替代：

"2 以下國家如由於其獨特情況，而只有區域性安排能作為滿足本條第1段要求的唯一實際可行手段者，可通過區域性安排滿足這些要求：

.1 小島嶼開發中國家；及

.2 其海岸線與北極水域接壤的國家，但是區域性安排應僅涵蓋這些國家在北極水域內的港口。

參加區域性安排的締約方應製定區域收受設施計畫，並考慮本組織所製定之準則。*

參加此等安排的各締約國政府應與本組織諮詢，以向本公約締約方通告：

.1 區域收受設施計畫如何考慮到本組織製定之準則；*

.2 考慮到本組織製定之準則*，所確定的區域船舶廢物收受中心之詳情；和

.3 僅具備有限設施的港口之詳情。"

***

* 參考經MEPC.363(79)決議案修訂之《2012年製定區域收受設施計畫準則》(MEPC.221(63)決議案)。

附錄2

MEPC.360(79)決議案
(2022年12月16日採納)

經1978年議定書修訂之1973年防止船舶污染國際公約修正案

MARPOL附錄V修正案

(北極水域內的區域收受設施和垃圾紀錄簿)

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79屆會議上，審議了按照MARPOL第16(2)(a)條分發的關於北極水域內的區域收受設施和垃圾紀錄簿之MARPOL附錄V的建議修正案，

1 依據MARPOL第16(2)(d)條，採納MARPOL附錄V修正案，其文本載於本決議案附錄；

2 依據MARPOL第16(2)(f)(iii)條，決定該修正案應於2023年11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方或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%的締約方，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請各締約方注意，依據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2024年5月1日生效；

4 要求秘書長，按MARPOL第16(2)(e)條，將本決議案及其附錄中所載修正案文本的核正無誤副本送交MARPOL所有締約方；

5 還要求秘書長將本決議案及其附錄的副本送交非MARPOL締約方的本組織各會員。

附錄

MARPOL附錄V修正案

(北極水域內的區域收受設施和垃圾紀錄簿)

第8條—收受設施

1 第2.2段第一句之用字「第3.1小段」由「第2.1小段」替代。

2 第3段由下列替代：

"3 以下國家如由於其獨特情況，而只有區域性安排能作為滿足本條第1及2.1段要求的唯一實際可行手段者，可通過區域性安排滿足這些要求：

.1 小島嶼開發中國家；及

.2 其海岸線與北極水域接壤的國家，但是區域性安排應僅涵蓋這些國家在北極水域內的港口。

參加區域性安排的締約國應製定區域收受設施計畫，並考慮本組織所製定之準則。*

參加此等安排的各締約國政府應與本組織諮詢，以向本公約締約方通告：

.1 區域收受設施計畫如何考慮到本組織製定之準則；*

.2 考慮到本組織製定之準則*，所確定的區域船舶廢棄物收受中心之詳情；和

.3 僅具備有限設施的港口之詳情。"

第10條—標牌、垃圾管理計畫和垃圾紀錄保存

3 第3段首的第一句由下列替換：

"3 總噸位100以上的每艘船舶和經核准可載運15名或以上人員的每艘船舶，其航行至本公約其他締約國政府管轄範圍內的港口或近海裝卸站，以及每一固定或浮動式平臺者，均應備有一本垃圾紀錄簿。"

* 參考經MEPC.363(79)決議案修訂之《2012年制定區域收受設施計畫準則》(MEPC.221(63)決議案)。

4 第3.6段由下列替代：

".6 在發生本附錄第7條所指的任何排放或意外遺失時，應在垃圾紀錄簿中予以記錄，或對於任何總噸位100小於的船舶，應在船舶正式日誌中記錄發生的日期和時間、發生時的港口或船位(經度、緯度和水深，若已知)、排放或遺失的原因、排放或遺失物的詳情、排放或遺失垃圾的類別、各類別的估計數量(以立方米計)、及為防止或減少此類排放或意外遺失所採取的合理預防措施與一般註記。"

***

附錄3

MEPC.361(79)決議案
(2022年12月16日採納)

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

(地中海硫氧化物和微粒物質排放管制區)

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》(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79屆會議上，審議了按照MARPOL第16(2)(a)條分發的關於地中海硫氧化物和微粒物質排放管制區之MARPOL附錄VI的建議修正案，

1 依據MARPOL第16(2)(d)條，採納MARPOL附錄VI修正案，其文本載於本決議案附錄；

2 依據MARPOL第16(2)(f)(iii)條，決定該修正案應於2023年11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方或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%的締約方，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請各締約方注意，依據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2024年5月1日生效；

4 還邀請締約方注意，依據MARPOL附錄VI第14.7條的規定，在2025年5月1日之前，在地中海硫氧化物和微粒物質排放管制區作業的船舶不受MARPOL附錄VI第14條第4和第6段要求的限制，也不受該條第5段和第4段相關要求的限制；

5 邀請地中海硫氧化物和微粒物質排放管制區沿岸國儘快批准和有效執行MARPOL附錄VI，如果尚未批准和有效執行，至少應在上述修正案生效日前批准和有效執行；

6 要求秘書長，依據MARPOL第16(2)(e)條，將本決議案及其附錄中所載修正案文本的核正無誤副本送交MARPOL所有締約方；

7 還要求秘書長將本決議案及其附錄的副本送交非MARPOL締約方的本組織各會員。

附錄

MARPOL附錄VI修正案

(地中海硫氧化物和微粒物質排放管制區)

第14條
硫氧化物(SOx)和微粒物質

1 3.3段的結尾，刪除「和」一字。3.4段的結尾，由「；和」取代「。」。增加新的3.5段如下：

".5 本附錄附件VII中座標所劃定的地中海排放管制區。"

附件VII

排放管制區(第13.6和14.3條)

2 插入新的第4段如下：

"4 就第14.4條之適用性而言，地中海硫氧化物和微粒物質排放管制區包括以歐洲、非洲和亞洲海岸為邊界的全部水域，並以下列座標所劃定：

.1 直布羅陀海峽西面入口，由連接西班牙特拉法加角(36°11'.00 N, 6°02'.00 W)和摩洛哥斯巴泰爾角(35°48'.00 N, 5°55'.00 W)兩端的線所界定；

.2 卡納卡萊海峽，由連接 Mehmetcik Burnu (40°03'N, 26°11'E) 和 Kumkale Burnu (40°01'.00 N, 26°12'.00 E) 的線所界定；和

.3 蘇伊士運河北側入口，不包括由測地線連接點1至4之下列座標所包圍的區域：

點	緯度	經度
1	31°29'.00 N	32°16'.00 E
2	31°29'.00 N	32°28'.48 E
3	31°14'.00 N	32°32'.62 E
4	31°14'.00 N	32°16'.00 E

***

附錄4

MEPC.362(79)決議案
(2022年12月16日採納)

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

MARPOL附錄VI修正案
(北極水域內的區域收受設施、燃料交付單(BDN)中應包含之資訊
和應提交給IMO船舶燃料消耗資料庫的資訊)

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》(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79屆會議上，審議了按照MARPOL第16(2)(a)條分發的關於北極水域內的區域收受設施、燃料交付單(BDN)中應包含之資訊和和應提交給IMO船舶燃料消耗資料庫的資訊之MARPOL附錄VI的建議修正案，

1 依據MARPOL第16(2)(d)條，採納MARPOL附錄VI修正案，其文本載於本決議案附錄；

2 依據MARPOL第16(2)(f)(iii)條，決定該修正案應於2023年11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方或擁有合計商船總噸位不少於世界商船總噸位50%的締約方，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請各締約方注意，依據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2024年5月1日生效；

4 還邀請締約方考慮提早適用所附之附件IX修正案中關於自2024年1月1日起向國際海事組織船舶燃料消耗資料庫提交資訊一事；

5 要求秘書長，依據MARPOL第16(2)(e)條，將本決議案及其附錄中所載修正案文本的核正無誤副本送交MARPOL所有締約方；

6 還要求秘書長將本決議案及其附錄的副本送交非MARPOL締約方的本組織各會員。

附錄

MARPOL附錄VI修正案
(北極水域內的區域收受設施、納入燃料交付單(BDN)中的資訊
和應提交給IMO船舶燃料消耗資料庫的資訊)

第17條
收受設施

1 第2段由下列替代：

"2 以下國家如由於其獨特情況，而只有區域性安排能作為滿足本條第1段要求的唯一實際可行手段者，可通過區域性安排滿足這些要求：

.1 小島嶼開發中國家；及

.2 其海岸線與北極水域接壤的國家，但是區域性安排應僅涵蓋這些國家在北極水域內的港口。

參加區域性安排的締約國應製定區域收受設施計畫，並考慮本組織所製定之準則。*

參加此等安排的各締約國政府應與本組織諮詢，以向本公約締約方通告：

.1 區域收受設施計畫如何考慮到本組織製定之準則；*

.2 考慮到本組織製定之準則*，所確定的區域船舶廢棄物收受中心之詳情；和

.3 僅具備有限設施的港口之詳情。"

附件V

應納入燃料交付單之資訊(第18.5條)

2 下列新的第9項及相關註腳增列至清單中第8項「硫含量(% m/m)」下方：

"依本組織可接受的標準*測定之閃點(°C)，或閃點已測得在 70°C 以上之聲明；"

* ISO 2719:2016：閃點測定－潘·馬氏(Pensky-Martens)閉杯式法，程序A(蒸餾油)或程序B(蒸餘油)。
"

3 清單中既有之第9項重新編號為第10項。

* 參考經MEPC.363(79)決議案修訂之《2012年製定區域收受設施計畫準則》(MEPC.221(63)決議案)。

附件IX

提交給IMO船舶燃料消耗資料庫之資訊(第27條)

4 附件IX由下列替代：

"附件IX

提交給IMO船舶燃料消耗資料庫之資訊(第27條)

船舶識別

IMO 編號 ……

每日曆年數據提交的起迄日期

起始日期 (dd/mm/yyyy) ……

終止日期 (dd/mm/yyyy) ……

船舶之技術特性

交船年分……

如本附錄第2條或其他規定(請列明)所定義之船型 ……

總噸位 (GT)[1] ……

淨噸位 (NT)[2]……

載重噸 (DWT)[3]……

主機和大於 130kW 的往復式內燃機副機輸出功率(額定功率) [4](以 kW 表示)……

EEDI達成值[5] (如適用)……

EEXI達成值[6](如適用)……

冰級[7]……

1 總噸位應按照《1969年船舶噸位丈量國際公約》計算。

2 淨噸位應按照《1969年船舶噸位丈量國際公約》計算。如不適用，標註「N/A」。

3 載重噸係指船舶在相對密度為1,025 kg/m^{3}的水中，在夏季載重吃水的排水量和空船重量之間的噸數差。夏季載重吃水應取主管機關或經其認可組織批准的穩度手冊中核准的最大夏季吃水。如不適用，標註「N/A」。

4 額定功率指發動機銘牌上規定的最大連續輸出功率。

5 參考《2022年新造船能效設計指數(EEDI)達成值計算方法準則》(MEPC.364(79)決議案)。

6 參考《2022年現成船能效指數(EEXI)達成值計算方法準則》(MEPC.350(78)決議案)。

7 冰區船級應與《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)中的定義一致。如不適用，標註「N/A」。

依燃料類型的燃料消耗，以公噸計，和用於收集燃料消耗數據的方法……

航行距離 ……

在航時長……

針對適用MARPOL附錄VI第28條的船舶：

適用的 CII:[8] □AER □cgDIST

規定的年度營運 CII[9]……

修正前的年度營運CII達成值[10]……
年度營運CII達成值[11]……營運碳強度評級：[12]

□A □B □C □D □E

用於試驗目的之CII (無、自願的一個或多個)：[13]

□ EEPI (gCO_2/t•nm): ……

□ cbDIST (gCO_2/berth•nm): ……

□ clDIST (gCO_2/m•nm): ……

□ EEOI (gCO_2/t•nm 或其他)[14]……"

***

8 參考《2022年營運碳強度指標和計算方法準則》(CII準則，G1)(MEPC.352(78)決議案)。

9 參考《2022年營運碳強度指標參考線使用準則》(CII參考線準則，G2)(MEPC.353(78)決議案)和《2021年相對於參考線之營運碳強度折減因素準則》(CII折減因素準則，G3)(MEPC.338(76)決議案)。

10 在使用《2022年CII計算之修正係數及航程調整臨時準則》(G5)(MEPC.355(78)決議案)修正之前，按照《2022年營運碳強度指標和計算方法準則》(CII準則，G1)(MEPC.352(78)決議案)計算。

11 按照《2022年營運碳強度指標和計算方法準則》(CII準則，G1)(MEPC.352(78)號決議案)計算，並考慮到《2022年CII計算之修正係數及航程調整臨時準則》(G5)(MEPC.355(78)決議案)進行了修正。

12 參考《2022年船舶營運碳強度評級準則》(CII評級準則，G4)(MEPC.354(78)決議案)。

13 參考《2022年營運碳強度指標和計算方法準則》(CII準則，G1)(MEPC.352(78)決議案)。

14 參考《自願使用船舶能效營運指數(EEOI)準則》(MEPC.1/Circ.684)。

附錄2

MSC.520(106)決議案
(2022年11月10日採納)

1974年海上人命安全國際公約修正案(第II-2章)

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106屆會議上，審議了依據本公約第VIII(b)(i)條提出和分發之本公約修正案，

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

2 依據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2025年7月1日被視為獲得接受，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，依據本公約第VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，應於2026年1月1日生效；

4 提請秘書長，按本公約第VIII(b)(v)條，將本決議案及其附錄中所載修正案內容之核正無誤副本送交本公約所有締約國政府；

5 還提請秘書長將本決議案及其附錄之副本送交非本公約締約國政府之本組織各會員。

附錄

1974年海上人命安全國際公約修正案

第 II-2 章
構造 — 防火、探火及滅火

A 部分
通 則

第1條—適用範圍

1 第2.5段由下列替代：

"2.5 2012年7月1日以前建造的船舶還應符合以MSC.338(91)決議案採納的規則10.10.1.2，以及經MSC.520(106)決議案修正的規則4.2.1.6至4.2.1.8。"

第3條—定義

2 現有第58段後新增下列各段及相關註腳：

"59 *確認案例(閃點)*係指經認可的實驗室**按本組織可接受的標準*分析的代表性樣品報告測量的閃點低於60°C的案例。

* ISO 2719:2016：閃點測定—潘·馬氏(Pensky-Martens)閉杯式法，程序A(蒸餾油)或程序B(蒸餘油)。

** 為進行ISO 2719:2016所述的給定閃點試驗，實驗室應依ISO/IEC 17025:2017或等效標準認可。

60 *代表性樣品*係指物理和化學特性與總採樣量的平均特性相同的產品樣品。

61 *燃油*之定義見經1978年議定書修訂的1973年防止船舶污染國際公約附錄I第1條之規定。"

B 部分
防火與防爆

第4條—引燃之可能性

3 第2.1.4段末尾，刪除「以及」一詞，第2.1.5段末尾，「。」由「；」替代。

4 現有第2.1.5段後新增下列各項及相關註腳：

".6 載運燃油的船舶在加油前，應提供一份由燃料供應商代表簽字並核准的聲明，聲明所供應的燃油符合本條第2.1段之規定以及用於確定閃點的試驗方法。交付給船舶的燃油交付單中應包括依本組織可接受的標準*測定的閃點、或已測得閃點在70ºC以上的的聲明**；

* ISO 2719:2016：閃點測定—平斯克·馬丁斯閉杯法，程序A(蒸餾油)或程序B(蒸餘油)。

** 按照MARPOL附錄VI第18條，該資訊可納入燃料交付單中。

.7 締約國政府承諾確保由其指定的有關當局將燃料供應商未能滿足本條第2.1段規定所要求的所有確認案例(閃點)通知本組織，以便轉發給各締約國政府和本組織各會員國；以及

.8 締約國政府承諾確保由其指定的有關當局對被發現交付不符合本條第2.1段規定之燃油的燃料供應商採取適當行動。"

***

附錄3

MSC.521(106)決議案
(2022年11月10日採納)

1974年海上人命安全國際公約修正案(第XV章)

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106屆會議上，審議了依據本公約第VIII(b)(i)條提出和分發之本公約修正案，

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

2 依據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2024年1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，依據本公約第VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，應於2024年7月1日生效；

4 提請秘書長，按本公約第VIII(b)(v)條，將本決議案及其附錄中所載修正案內容之核正無誤副本送交本公約所有締約國政府；

5 還提請秘書長將本決議案及其附錄之副本送交非本公約締約國政府之本組織各會員。

附錄

1974年海上人命安全國際公約修正案

第XV章
載運工業人員船舶之安全措施

現有第XIV章(極區水域營運船舶之安全措施)後新增第XV章(載運工業人員船舶之安全措施)如下：

"第XV章
載運工業人員船舶之安全措施

第 1 條－定義
就本章而言：

1 工業人員(IP)係指運送或搭載於船舶並於其他船舶及/或離岸設施上從事離岸工業活動的所有人員。

2 《IP章程》係指由海事安全委員會以MSC.527(106)決議案所通過的《國際載運工業人員船舶安全章程》，但對IP章程之修正案應依據本公約第VIII條關於其附錄(除第I章外)的適用修正程序的規定予以採納、生效及實施。

3 離岸工業活動係指與可再生能源或碳氫化合物能源部門、水產養殖、海洋採礦或類似活動相關但不限於對資源的勘探和開發有關的離岸設施的建設、維護、除役、營運或服務。

4 《HSC章程》係指由海事安全委員會以MSC.97(73)決議案通過的2000年國際高速船安全章程，該章程可由本組織修正，但此類修正案應依據本公約第VIII條關於其附錄(除第I章外)的適用修正程序的規定予以採納、生效及實施。

第 2 條－總則

1 在《IP章程》中凡提及客船要求的地方，均視為已符合相應的貨船要求。

2 就本章而言，不得將工業人員以乘客來計算或檢視。

3 在本章中或在《IP章程》中以工業人員人數作為參數出現的地方，應為工業人員、特種人員[1]和船上乘客的總和，其中乘客人數不得超過12。

4 儘管有上述第2.1條的規定，但對於適用第X章的高速船，雖然有《HSC章程》第2至12章及第18章的規定，但依據本章和《IP章程》的規定發證的高速船應視為已符合《HSC章程》第2至12章以及第18章規定。

[1] 請參閱2008年特種用途船舶安全章程。

第3條－適用

1 除非另有明確規定，否則本章適用於在2024年7月1日或之後建造且載有超過12名工業人員的500總噸以上的貨船或高速貨船。

2 在2024年7月1日之前建造之貨船，經主管機關授權，依據本組織製定的建議案載運超過12名工業人員，應在2024年7月1日後的第一次中檢或換證檢驗(以先到者為準) 時符合IP 章程規則第 III/1、III/2 (2.1.7規定除外)、IV/7及IV/8條之規定。

3 在2024年7月1日之前建造之高速貨船，經主管機關授權，依據本組織製定的建議案[2]載運超過12名工業人員，應在2024年7月1日後的第三次定檢或第一次換證檢驗(以先到者為準)時符合IP 章程規則第III/1、III/2 (2.1.7規定除外)、V/7及V/8條之規定。

4 貨船或高速貨船，不論建造日期，在2024年7月1日之前未經主管機關按照本組織製定的建議案[2]授權載運超過12名工業人員者，於載運超過12名工業人員上船之前，應遵守本章和《IP章程》，並按照該章節進行發證。

[2] 請參閱《國際航線船舶安全載運超過12 名工業人員之臨時建議案》(MSC.418(97)決議案)。

5 就本章而言，「已建造」一詞係指如下規定中所述：

.1 對於貨船，第II-2/1.1.2.1 條，以第II-2/1.1.3條作為補充；和

.2 對於高速貨船，第X/1.4條，以第X/1.5條作為補充。

第4條－其他章節的適用

1 除經本章修改外，本公約其他各章所載的貨船規則適用於上述第3.1條所述之船舶。

2 儘管有上述第4.1條的規定，對於適用《HSC章程》的高速船，除本章修改者外，適用該章程對貨船的規定。

第5條－要求

1 適用本章的船舶或高速船應：

.1 依據適用的SOLAS第I章或第VIII章或第X章，核定為貨船或高速貨船；

.2 符合《IP章程》規定；及

.3 除了符合SOLAS第I章規則第8條、第9條和第10條規定或符合《HSC章程》第1.5至1.9節規定外，還應按《IP章程》規定進行檢驗和發證。

2 本章適用的船舶和高速貨船，持有依據上述5.1規定簽發之證書者，應受到SOLAS第I章第19條或第XI-1章第4條及《HSC章程》規則1.10的管制（如適用）。為此，應將此類證書視為依據SOLAS第I章第12條或SOLAS第I章第13條簽發之證書。"

***

附錄5

MSC.523(106)決議案
(2022年11月10日採納)

國際載運散裝液化氣體船舶構造與設備章程
(IGC章程)修正案

海事安全委員會，

回顧國際海事組織公約關於本委員會職能之第28(b)條，

注意到以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(“IGC章程”)，依據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)條和規則VII/11.1有關IGC章程之修正程序，

在其第106屆會議上，審議了依據本公約第VIII(b)(i)條提出和分發之IGC章程修正案，

1 依據本公約第VIII(b)(iv)條，採納IGC章程之修正案，其文本載於本決議案附錄；

2 依據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2025年7月1日被視為獲得接受，除非在此日期之前，有超過三分之一本公約締約國、或擁有商船合計噸位數不少於世界商船總噸數50%的締約國已通知秘書長其反對該修正案；

3 邀請本公約各締約國注意，依據本公約第VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，應於2026年1月1日生效；

4 提請秘書長，按本公約第VIII(b)(v)條，將本決議案及其附錄中所載修正案內容之核正無誤副本送交本公約所有締約國；

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章程)修正案

第6章
構造材料和品質控制

6.4 金屬材料規定

6.4.1 金屬材料一般規定

表6.3由下表完全替代：

"表 6.3

設計溫度低於-55°C 至-165°C[2] 的液貨艙、次屏壁和處理用壓力容器所用板材、型材和鍛件[1] 最大厚度為 25mm[3, 4]		
最低設計溫度 (°C)	化學成分 [5] 和熱處理	衝擊試驗溫度 (°C)
-60	1.5%鎳鋼–正常化或正常化加回火或淬火加回火或 TMCP，[6]	-65
-65	2.25%鎳鋼–正常化或正常化加回火或淬火加回火或 TMCP，[6, 7]	-70
-90	3.5%鎳鋼–正常化或正常化加回火或淬火加回火或 TMCP，[6, 7]	-95
-105	5%鎳鋼–正常化或正常化加回火或淬火加回火，[6, 7, 8]	-110
-165	9%鎳鋼–二次正常化加回火或淬火加回火，[6]	-196
-165	沃斯田鋼，如304、304L、316、316L、321和347等，固溶處理，[9]	-196
-165	高錳沃斯田鋼–熱軋加控制冷卻，[10, 11]	-196
-165	鋁合金，如5083，退火	不要求
-165	沃斯田鐵–鎳合金(含 36%鎳)，按經同意的熱處理方法	不要求
抗拉和韌性(衝擊)試驗要求		
取樣頻率		
◆ 板材	按“件”試驗	
◆ 型材和鍛件	按“批”試驗	
韌性(夏比 V 型缺口衝擊試驗)		
◆ 板材	橫向試樣，最小平均衝擊能量值(KV)為 27J	
◆ 型材和鍛件	縱向試樣，最小平均衝擊能量值(KV)為 41J	

註：

1 用於臨界條件的鍛件所要求的衝擊試驗，應經主管機關特別考慮。

2 設計溫度低於-165°C 時的規定，應經主管機關特別同意。

3 含1.5%鎳、2.25%鎳、3.5%鎳和5%鎳 且厚度超過 25 mm 的材料，應按下述要求進行衝擊試驗：

材料厚度(mm)	試驗溫度(°C)
25 < t ≤ 30	比設計溫度低 10°C
30 < t ≤ 35	比設計溫度低 15°C
35 < t ≤ 40	比設計溫度低 20°C

衝擊能量值應按所用試樣種類符合表列的要求，對厚度超過40 mm的材料，夏比 V 型缺口衝擊能量值應予以特別考慮。

4 可採用厚度超過25 mm的9%鎳鋼、沃斯田不銹鋼、高錳沃斯田鋼和鋁合金。

5 化學成分的限制應符合公認標準。

6 TMCP 鎳鋼應經主管機關接受。

7 對淬火加回火的鋼材，可與主管機關特別商定較低的最低設計溫度。

8 經特殊熱處理的5%鎳鋼，例如經三級熱處理的5%鎳鋼，可用於低至-165°C，但要在-196°C下對其進行衝擊試驗。

9 經主管機關同意時可省略衝擊試驗。

10 使用的材料應符合由主管機關依據本組織製定的準則所規定之必要條件。*

11 高錳沃斯田鋼的衝擊試驗不可省略。

”

* 請參考《*經修訂的用於低溫環境的高錳沃斯田鋼應用準則*》(MSC.1/Circ.1599/Rev.2通告)。

***

附錄6

MSC.524(106)決議案
(2022年11月10日採納)

國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF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的第28(b)條，

注意到以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(“IGF章程”)，依據1974年海上人命安全國際公約(“本公約”)第II-1章及第II-2章已成為強制性章程，

還注意到本公約第VIII(b)條及規則II-1/2.29有關IGF章程之修正程序，

在其第106屆會議上，審議了依據本公約第VIII(b)(i)條提出和分發有關IGF章程修正案：

1 依據本公約第VIII(b)(iv)條，採納IGF章程修正案，其內容載於本決議案之附錄；

2 依據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2025年7月1日被視為獲得接受，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，已通知本組織其反對該修正案；

3 邀請本公約各締約國注意，依據本公約第VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，將於2026年1月1日生效；

4 提請秘書長依據本公約第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；

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章程)修正案

A-1 部分
對使用天然氣燃料船舶之特殊要求

7 – 材料及總管路設計

7.4 材料規定

7.4.1 金屬材料

表7.3由下表完全替代：

"表 7.3

設計溫度低於-55°C 和低至-165°C[2] 的燃料艙、次屏壁和處理用壓力容器所用板材、型材和鍛件 [1] 最大厚度 25 mm[3, 4]		
最低設計溫度 (°C)	化學成分 [5] 和熱處理	衝擊試驗溫度(°C)
-60	1.5%鎳鋼–正常化或正常化加回火或淬火加回火或 TMCP[6]	-65
-65	2.25%鎳鋼–正常化或正常化加回火或淬火加回火或 TMCP[6, 7]	-70
-90	3.5%鎳鋼–正常化或正常化加回火或淬火加回火或 TMCP[6, 7]	-95
-105	5%鎳鋼–正常化或正常化加回火或淬火加回火 [6, 7, 8]	-110
-165	9%鎳鋼–二次正常化加回火或淬火加回火 [6]	-196
-165	沃斯田鋼，如 304、304L、316、316L、321 和347 等，固溶處理 [9]	-196
-165	高錳沃斯田鋼–熱軋加控制冷卻 [10, 11]	-196
-165	鋁合金，如 5083，退火	不要求
-165	沃斯田鐵–鎳合金(含 36%鎳)，按經同意的熱處理方法	不要求
抗拉和韌性(衝擊)試驗要求		
取樣頻率		
◆ 板材	按“件”試驗	
◆ 型材和鍛件	按“批”試驗	
韌性(夏比 V 型缺口衝擊試驗)		
◆ 板材	橫向試樣，最小平均衝擊能量值(KV)為 27J	
◆ 型材和鍛件	縱向試樣，最小平均衝擊能量值(KV)為 41J	

註：

1. 用於臨界條件的鍛件所要求的衝擊試驗，應經主管機關特別考慮。

2. 設計溫度低於-165°C 時的規定，應經主管機關特別同意。

3. 含1.5%鎳、2.25%鎳、3.5%鎳 和5%鎳且厚度超過 25 mm 的材料，應按下述要求進行衝擊試驗：

材料厚度(mm)	試驗溫度(°C)
25 < t ≤ 30	比設計溫度低 10°C
30 < t ≤ 35	比設計溫度低 15°C
35 < t ≤ 40	比設計溫度低 20°C

衝擊能量值應按所用試樣種類符合表列的要求。對厚度超過40 mm的材料，夏比 V 型缺口衝擊能量值應予以特別考慮。

4. 可採用厚度超過25 mm的9%鎳 鋼、沃斯田不銹鋼、高錳沃斯田鋼和鋁合金。

5. 化學成分的限制應符合公認標準。

6. 熱機控制製程(TMCP)鎳鋼應經主管機關接受。

7. 對淬火加回火的鋼材，可與主管機關特別商定較低的最低設計溫度。

8. 經特殊熱處理的5%鎳鋼，例如經三級熱處理的5%鎳鋼，可用於低至-165°C，但要在 -196°C 下對其進行衝擊試驗。

9. 經主管機關同意時可省略衝擊試驗。

10. 使用的材料應符合由主管機關依據本組織製定的準則中所規定之必要條件。*

11. 高錳沃斯田鋼的衝擊試驗不可省略。

”

* 請參考《經修訂的用於低溫環境的高錳沃斯田鋼應用準則》(MSC.1/Circ.1599/Rev.2通告)。

***

附錄7

MSC.525(106)決議案
(2022年11月10日採納)

2011年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程(2011年ESP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的第28(b)條，

注意到以A.1049(27)決議案採納之2011年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程("2011年ESP章程")，依據1974年海上人命安全國際公約("本公約")第XI-1章已成為強制性章程，

還注意到本公約第VIII(b)條及規則XI-1/2有關2011年ESP章程之修正程序，

在其第106屆會議上，審議了依據本公約第VIII(b)(i)條提出和分發有關2011年ESP章程修正案；

1 依據本公約第VIII(b)(iv)條，採納2011年ESP章程修正案，其內容載於本決議案之附錄；

2 依據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2024年1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7月1日生效；

4 提請秘書長依據本公約第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

2011年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程(2011年ESP章程)修正案

目錄

1 在「附錄A」，「B部分」，「3 年度檢驗」下，現有第3.6段後新增下列項目：

"3.7 對船齡超過20年且船長為150 m及以上的散裝船雙船殼空艙的檢查"

附錄A

散裝船加強檢驗方案章程

A部分

單船殼結構散裝船加強檢驗方案章程

2 換證檢驗

2.3 *艙間保護*

2 第2.3.1段由下列替代：

"2.3.1 應檢查壓載艙防蝕系統(若有)的狀況。對於壓載艙(雙重底艙除外)，如果發現其硬質保護塗層狀況低於1.2.11所定義的「良好」狀況且未更新、或已施加軟質或半硬質塗層、或在建造時即未施加硬質保護塗層的情況下，有關這些艙應每年實施檢查。測厚應在驗船師認為必要的情況下進行。當在雙重底壓載艙中發現硬質保護塗層脫落且未更新、或已施加軟質或半硬質塗層、或在建造時即未施加硬質保護塗層的情況下，有關這些艙可每年檢查。當驗船師認為必要，或存在大範圍腐蝕時，應實施測厚。"

4 中期檢驗

4.2 *船齡5至10年的單船殼散裝船*

3 第4.2.1.2和4.2.1.3段由下列替代：

"4.2.1.2 如在壓載水艙中發現硬質塗層情況低於「良好」、腐蝕或其他缺陷，或自建造之時即未施加硬質保護塗層的情況下，則應將檢查擴大至同類型的其他壓載艙。

4.2.1.3 如在雙重底艙以外的壓載艙，發現其硬質保護塗層情況低於「良好」且未更新、已施加軟質或半硬質塗層、或自建造之時即未施加硬質保護塗層之情況下，有關這些艙櫃，在認為必要時應每年實施檢查及測厚。如果在壓載雙重底艙發現這些硬質保護塗層脫落、已施加軟質或半硬質塗層、或未施加硬質保護塗層，則有關這些艙櫃可每年檢查。當驗船師認為必要，或存在大範圍腐蝕時，應實施測厚。"

附錄7

狀況評估報告(執行船體總結報告)

狀況評估報告(執行船體總結報告)目錄

4 第 8 部分(備忘錄)由下列替代：

"第8 部分– 備忘錄 - 可接受的缺陷
- 未來檢驗時的關注點，如：可疑區域
- 因塗層脫落而擴大年度檢驗時壓載艙的檢查"

液艙/貨艙防蝕系統

5 附註3後的現有文字由下列替代：

"對於壓載艙，如果塗層狀況低於「良好」，應在年度檢驗時對壓載艙進行檢查。應在狀況評估報告(執行船體總結報告)目錄第 8 部分中予以註明。"

附錄9

與單船殼散裝船加強檢驗計畫有關的技術評估準則 – 船體換證檢驗

參考資料

6 現有第3項參考資料(IACS)由下列替代：

"3 國際船級協會聯合會(IACS)第 76 號建議案：船體結構檢驗、評估和修理準則 – 散裝船，2007"。

B部分

雙船殼結構散裝船加強檢查方案章程

2 換證檢驗

2.3 *艙間保護*

7 第2.3.1段由下列替代：

"2.3.1 應檢查壓載艙防蝕系統(若有)的狀況。對於壓載艙(雙重底艙除外)，如果發現其硬質保護塗層狀況低於1.2.11所定義的「良好」狀況且未更新，或當已施加軟質或半硬質塗層、或在建造時即未施加硬質保護塗層的情況下，有關這些艙應每年實施檢查。測厚應在驗船師認為必要的情況下進行。當在雙重底壓載艙中發現硬質保護塗層脫落且未更新、已施加軟質或半硬質塗層、或在建造時即未施加硬質保護塗層的情況下，有關這些艙可每年檢查。當驗船師認為必要，或存在大範圍腐蝕時，應實施測厚。"

8 現有第2.3.3段後新增第2.3.4段如下：

"2.3.4 對於船齡超過20年且船長為150 m及以上的雙船殼散裝船，如設有鄰接貨艙的雙船殼空艙，須檢查空艙防蝕系統的狀況。如發現硬質保護塗層處於1.2.11所定義的「欠佳」狀況且未更新、或已施加軟質或半硬質塗層、或從建造之時即未施加硬質保護塗層的情況下，有關這些空艙應每年實施檢查。當驗船師認為必要，應實施測厚。"

3 年度檢驗

9 現有第3.6.2段後新增第3.7段如下：

"**3.7** ***對船齡超過20年且船長為 150 m及以上的散裝船雙船殼空艙的檢查***

當換證檢驗和中期檢驗的結果有要求時，應對船齡超過20年且船長為150 m及以上的散裝船雙船殼空艙實施檢查。如主管機關認為必要、或存在大範圍腐蝕，應實施測厚。如測厚結果顯示有嚴重腐蝕，則應按附錄10中的規定擴大測厚範圍。該擴大的測厚應在檢驗註記完成之前實施。應檢查以前檢驗中確定的可疑區域。以前檢驗中確定的嚴重腐蝕區域應實施測厚。依據國際船級協會聯合會共同結構規範建造的散裝船，如果已按塗層製造商的要求施加保護塗層並保持良好狀態，則可省略年度測厚。"

4 中期檢驗

4.2 船齡 5 至 10 年的雙船殼散裝船

4.2.1 壓載艙

10 第4.2.1.2和4.2.1.3段由下列替代：

"4.2.1.2 如在壓載水艙中發現硬質塗層情況低於「良好」、腐蝕或其他缺陷，或自建造之時即未施加硬質保護塗層的情況下，則應將檢查擴大至同類型的其他壓載艙。

4.2.1.3 如在雙重底艙以外的壓載艙，發現其硬質保護塗層情況低於「良好」且未更新、已施加軟質或半硬質塗層、或自建造之時即未施加硬質保護塗層之情況下，有關這些艙櫃，在認為必要時應每年實施檢查及測厚。如果在壓載雙重底艙發現這些硬質保護塗層脫落、已施加軟質或半硬質塗層、或未施加硬質保護塗層，則有關這些艙櫃可每年檢查。當驗船師認為必要，或存在大範圍腐蝕時，應實施測厚。"

附錄7

狀況評估報告(執行船體總結報告)

狀況評估報告 (執行船體總結報告)目錄

11 第 5 部分(液艙/貨艙防蝕系統)和第 8 部分(備忘錄)由下列替代：

"第 5 部分 – 液艙/貨艙/雙船殼空艙 - 個別表格指明:
- 塗層位置
- 塗層狀況(如適用)

第 8 部分 – 備忘錄
- 可接受的缺陷
- 未來檢驗時的關注點，如可疑區域
- 因塗層脫落而擴大年度檢驗時壓載艙和雙船殼空艙的檢查"

液艙/貨艙防蝕系統

12 現有標題「液艙/貨艙防蝕系統」包括下表和文本由下列替代：

"液艙/貨艙/雙船殼空艙防蝕系統

液艙/貨艙/空艙編號 [1]	**液艙/貨艙/空艙防蝕系統 [2]**	**塗層狀況 [3]**	**備註**

備註：

1 應列出所有壓載艙、貨艙和雙船殼空艙。
2 C = 塗層
NP = 無保護
3 塗層狀況根據下列標準：

「良好」 係指僅有少許銹斑。

「尚佳」 係指在防撓材之邊緣及電銲連接處局部脫落，及/或輕微生銹區域逾檢驗範圍20%，但尚未至狀況「欠佳」程度。

「欠佳」 係指一般性脫落之塗層區域逾檢驗範圍20%，或硬銹塊區域達檢驗範圍10%或以上。

對於壓載艙，如果塗層狀況低於「良好」，應在年度檢驗時對壓載艙進行檢查。須在狀況評估報告(執行船體總結報告)目錄第 8 部分中予以註明。

對於船齡超過20年且船長為150 m及以上的散裝船雙船殼空艙，如果塗層狀況為「欠佳」，應在年度檢驗時對這些空艙進行檢查。應在狀況評估報告(執行船體總結報告)目錄第 8 部分中予以註明。"

附錄9

與雙船殼散裝船加強檢驗計畫有關的技術評估準則－船體換證檢驗

參考資料

13 現有參考資料由下列替代：

"1 國際船級協會聯合會(IACS)第 76 號建議案：船體結構檢驗、評估和修理準則－散裝船，2007

2 油輪結構合作論壇(TSCF)，雙殼油輪結構檢查和維護準則，1995

3 油輪結構合作論壇(TSCF)，油輪結構準則手冊，1997。"

附錄B

油輪加強檢驗方案章程

A部分

雙殼油輪加強檢驗方案章程

1 總則

1.2 *定義*

14 第1.2.1段由下列替代：

"1.2.1 *雙殼油輪*係指主要用於載運散裝油類的船舶，其貨油艙是船體的組成部分，受雙層船殼的保護，雙層船殼之長度涵蓋整個貨物區，包括用於裝載壓艙水的雙重舷側艙間和雙重底艙間或空艙。"

2 換證檢驗

2.6 *艙櫃壓力試驗範圍*

15 第2.6.1段由下列替代：

"2.6.1 在換證檢驗時，壓載艙壓力試驗的最低要求，見2.6.3和附錄3。

在換證檢驗時液貨艙試驗的最低要求見2.6.4和附錄3。

如符合以下情況，驗船師可接受在船長指導下由船員實施的液貨艙試驗：

.1 在實施試驗之前，船東應提交液貨艙試驗程序，指定填充高度，擬填充的液貨艙及擬試驗的艙壁，並經主管機關審查；

.2 艙櫃試驗在全面或近觀檢驗之前進行；

.3 在特驗時間窗口內，並在全面檢驗或近觀檢驗的檢驗完成日期之前不超過3個月實施艙櫃試驗；

.4 已滿意地實施艙櫃試驗，且無影響艙櫃結構完整性的洩漏、變形或嚴重腐蝕的紀錄；

.5 試驗結果滿意已記錄在船舶日誌；及

.6 驗船師在全面檢驗和近觀檢驗時發現艙櫃的內部和外部情況以及相關結構良好。"

附錄10

狀況評估報告(執行船體總結報告)

狀況評估報告(執行船體總結報告)目錄

16 第 9 部分(備忘錄)由下列替代：

"第 9 部分 – 備忘錄
- 可接受的缺陷
- 未來檢驗時的關注點，如可疑區域
- 因塗層脫落而擴大年度檢驗時壓載艙的檢查"

液艙防蝕系統

17 註 3 下的現有文字由下列替代：

"對於壓載艙，如果塗層狀況低於「良好」，應在年度檢驗時對壓載艙進行檢查。應在狀況評估報告(執行船體總結報告)目錄第9部分中予以註明。"

附錄12

與油輪加強檢驗計畫有關的技術評估準則

參考資料

18 現有參考資料由下列替代：

"1 國際船級協會聯合會(IACS)第 96 號建議案：雙殼油輪－船體結構檢驗、評估和修理準則，2019。

2 油輪結構合作論壇(TSCF)，雙殼油輪結構檢查和維護準則，1995。

3 油輪結構合作論壇(TSCF)，油輪結構準則手冊，1997。"

B部分

除雙殼油輪外的油輪加強檢驗方案章程

1 總則

1.2 *定義*

19 第1.2.1段由下列替代：

"1.2.1 *油輪*係指主要用於載運散裝油類的船舶，其貨油艙是船體的組成部分，船型包括如混載船(礦砂/油輪等)，但不包括採用非船體組成部分的獨立液艙載運油類的船舶，例如瀝青運輸船。"

2 換證檢驗

2.6 *艙櫃壓力試驗範圍*

20 第2.6.1段由下列替代：

"2.6.1 在換證檢驗時，壓載艙壓力試驗的最低要求，見2.6.3和附錄3。

在換證檢驗時，液貨艙試驗的最低要求，見2.6.4和附錄3。

如符合以下情況，驗船師可接受在船長指導下由船員實施的液貨艙試驗：

.1 在實施試驗之前，船東應提交液貨艙試驗程序，指定填充高度，擬填充的液貨艙及擬試驗的艙壁，並經主管機關審查；

.2 艙櫃試驗在全面或近觀檢驗之前進行；

.3 在特驗時間窗口內，並在全面檢驗或近觀檢驗的檢驗完成日期之前不超過3個月實施櫃艙試驗；

.4 已滿意地實施艙櫃試驗，且無影響艙櫃結構完整性的洩漏、變形或嚴重腐蝕的紀錄；

.5 試驗結果滿意已記錄在船舶日誌；及

.6 驗船師在全面檢驗和近觀檢驗時發現艙櫃的內部和外部情況以及相關結構良好。"

附錄9

狀況評估報告(執行船體總結報告)

狀況評估報告(執行船體總結報告)目錄

20 第 9 部分(備忘錄)由下列替代：

"第 9 部分(備忘錄)
- 可接受的缺陷
- 未來檢驗時的關注點，如可疑區域
- 因塗層脫落而擴大年度檢驗時壓載艙的檢查"

液艙防蝕系統

21 註3下的現有文字由下列替代：

"對於壓載艙，如果塗層狀況低於「良好」，應在年度檢驗時對壓載艙進行檢查。應在狀況評估報告(執行船體總結報告)目錄第9部分中予以註明。"

***

附錄8

MSC.526(106)決議案
(2022年11月10日採納)

國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程(IBC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的第28(b)條，

還回顧以MSC.4(48)決議案採納之國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程("IBC章程")，依據1974年海上人命安全國際公約(SOLAS)("本公約")第VII章已成為強制性章程，

進一步回顧本公約第VIII(b)條及規則VII/8.1有關IBC章程之修正程序，

注意到海洋環境保護委員會於其第78屆會議以MEPC.345(78)決議案採納了關於水密門的IBC章程修正案，供海事安全委員會同時採納，

在其第106屆會議上，審議了依據本公約第VIII(b)(i)條提出和分發有關IBC章程修正案，

1 依據本公約第VIII(b)(iv)條，採納IBC章程修正案，其內容載於本決議案之附錄；

2 依據本公約第VIII(b)(vi)(2)(bb)條，決定該修正案應於2024年1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，依據本公約第VIII(b)(vii)(2)條，所述修正案在按上述第2段獲得接受後，將於2024年7月1日生效；

4 提請秘書長依據本公約第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

國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程(IBC章程)修正案

第2章
船舶存活能力及液貨艙位置

2.9 存活要求

第2.9.2.1段由下列替代：

".1 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和以風雨密門或風雨密艙口蓋關閉之開口；可不包括用人孔蓋和平艙口、維持甲板高度水密完整性之小型貨艙水密艙口蓋、遙控之滑動水密門、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"。

***

附錄9

MSC.527(106)決議案
(2022年11月10日採納)

國際載運工業人員船舶安全章程
(IP章程)

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，

認識到需要為船舶安全載運工業人員和確保他們在往返於其他船舶及/或離岸設施的人員轉移過程中的安全制定強制性章程，

注意到以MSC.521(106)決議案採納了1974年海上人命安全國際公約(「本公約」)的第XV章，使《國際載運工業人員船舶安全章程》(IP章程)的規定成為公約之強制性章程，

在其第106屆會議上，審議了《IP章程》，

1 採納《IP章程》，其文本載於本決議案附錄；

2 邀請本公約各締約國政府注意，在本公約第XV章生效時，《IP章程》將於2024年7月1日生效；

3 還邀請各締約國政府考慮盡實際可能自願將《IP章程》適用於小於500總噸的船舶和非國際航行的船舶；

4 提請本組織秘書長，將本決議案及其附錄中所載《IP章程》文本的核正無誤副本送交本公約所有締約國政府；

5 還提請本組織秘書長，將本決議案及其附錄中所載《IP章程》文本的副本送交給非本公約締約國政府的本組織所有會員。

附錄

《國際載運工業人員船舶安全章程》

(IP章程)

目錄

前言 4

第 I 篇 總則 5

1 目標 5

2 定義 5

3 發證及檢驗 5

第 II 篇 目標及功能要求 6

1 工業人員 6

2 人員轉移安全 6

3 艙區劃分及穩度 7

4 機器安裝 7

5 電氣安裝 8

6 定期無人當值的機艙空間 8

7 消防安全 9

8 救生設備及布置 9

9 危險品 9

第 III 篇 規定 10

第 1 條–工業人員 10

第 2 條–安全轉移 11

第 IV 篇 依據SOLAS第I章發證船舶之附加規定 13

第 1 條–總則 13

第 2 條–艙區劃分及穩度 13

第 3 條–機器安裝 14

第 4 條–電氣安裝 14

第 5 條–定期無人當值的機艙空間 14

第 6 條–消防安全 15

第 7 條–救生設備 15
第 8 條–危險品 15

第 V 篇 依據SOLAS第X章發證船舶之附加規定 17
第 1 條–總則 17
第 2 條–艙區劃分及穩度 17
第 3 條–機器安裝 17
第 4 條–電氣安裝 18
第 5 條–定期無人當值的機艙空間 18
第 6 條–消防安全 18
第 7 條–救生設備 18
第 8 條–危險品 18

附錄

工業人員安全證書格式

工業人員安全證書的設備記錄(格式 IP)

前言

1 隨著海上離岸和能源行業的發展，新的離岸工業活動已經出現。因而對安全載運往返於其他船舶及/或離岸設施的工業人員產生了日益增長的需求。

2 眾所周知，現有的IMO文書中的安全標準並未完全涵蓋離岸行業中海上作業之特定風險，例如人員轉移作業。

3 此外還認識到，在制定本章程時，工業人員是尚未在《1974年海上人命安全國際公約》(SOLAS)第 I/2 條中定義的一類特殊人員。

4 但是，也認識到由於缺乏對工業人員的明確定義以及在現有的IMO文書中缺乏對載運工業人員的國際安全標準所造成的困難。

5 為符合離岸及能源行業的需求並克服困難，已制定國際載運工業人員船舶安全章程(IP章程)，以補充現有的IMO文書。除SOLAS公約中的貨船規定外，本章程還為載運工業人員的船舶提供了國際安全標準，藉由解決與此類操作有關的額外風險，有助於安全運輸及人員轉移安全。

6 本章程係針對SOLAS第I章規則 2(d) 定義之國際航線船舶所制定的。然而，眾所周知，大量工業人員的載運會在特定沿海國的範圍內進行，或在基地港與領海以外的離岸設施之間進行。為了促進載有工業人員的船舶之國際移動及安全操作，鼓勵主管機關亦將本章程適用於僅在此類航線中營運之船舶。

7 本章程適用於總噸位500及以上的船舶。但公認的是，總噸位低於500的船舶也可能載運總數超過 12名的乘客、特種人員及工業人員。在此情況下，主管機關可在實際可行的範圍內應用本章程之目標及功能要求。若此類船舶符合《IP章程》，則主管機關可以考慮為載有12名以上工業人員的船舶簽發載運工業人員船舶安全證書，但應在該證書中註明所有寬免之規定。

第I篇
總則

1 目標

本章程的目的是藉由解決《1974年海上人命安全國際公約》中適用的安全標準未能充分降低的任何風險，為船上工業人員的安全載運及其在人員轉移作業期間的安全作出規定。

2 定義

2.1 *載運係*指運輸、住宿或兩者兼而有之。

2.2 *重要系統*係指SOLAS第II-2章規則21.4所指的系統。

2.3 *《高速船章程》*係指由本組織海事安全委員會以MSC.97(73)決議案採納、並經修正的《2000年高速船安全國際章程》。

2.4 *工業人員(IP)*係指為在其他船舶及/或離岸設施上進行離岸工業活動而在船上運輸或住宿的所有人員。

2.5 *IP區域*係指工業人員(IP)在航行期間通常打算停留或被允許進入的每個區域或空間。

2.6 *離岸工業活動*係指離岸設施的建設、維護、除役、營運或服務，但不限於與可再生或碳氫化合物能源部門，水產養殖，海洋採礦或類似活動的資源勘探和開發有關。

2.7 *人員轉移*係指在海上將人員及其設備在本章程適用的船舶與另一船舶或離岸設施間移進或移出的全部過程。

2.8 *SOLAS*係指《1974年海上人命安全國際公約》及其修正案。

3 發證及檢驗

3.1 適用本章程之每艘船舶均應在船上備有有效的載運工業人員船舶安全證書。

3.2 載運工業人員船舶安全證書應在對符合本章程要求的船舶進行初次檢驗或換證檢驗後簽發。

3.3 本規則所指的證書應由主管機關或由其依據SOLAS第XI-1章第1條認可的組織簽發。不論如何，主管機關對證書負有全部責任。

3.4 載運工業人員船舶安全證書的格式應與本章程附錄中給出的範本相對應。如果使用之語言不是英語、法語或西班牙語，則文字應包括翻譯成上述語言之一的譯文。

3.5 依據SOLAS第I章第14條或SOLAS第X章規則3.2的規定，載運工業人員船舶安全證書之效期、檢驗日期和加簽應與相關的SOLAS證書保持一致。證書應包括本章程要求的補充設備紀錄。

3.6 除SOLAS第XV章第5.1.1條要求的相關證書外，應簽發工業人員安全證書和設備紀錄。

第 II 篇
目標及功能要求

1 工業人員

1.1 目標

本章的目標旨在規定：

.1 載運工業人員時的安全操作；及

.2 工業人員之體格良好，並熟悉與操作環境有關的危險，包括與人員轉移操作有關之風險。

1.2 功能要求

為了實現上述1.1設定的目標，第III篇的規定體現了以下功能要求：

應提供措施以確保工業人員：

.1 體格良好；

.2 能夠與船員溝通；

.3 已接受適當之安全培訓；

.4 已熟悉所在船舶之該船相關安全知識；及

.5 已接受所在船舶其轉移布置及設備之熟悉訓練。

2 人員轉移安全

2.1 目標

本章的目的是確保涉及人員轉移的所有人員之安全，包括安全且適當的轉移措施以及安全進行與人員轉移有關操作的能力。

2.2 功能要求

為了實現上述2.1設定的目標，第III篇的規定體現了以下功能要求：

2.2.1 應提供措施以避免人員在轉移過程中受傷。

2.2.2 人員轉移的布置應：

.1 設計、建造及維護以承受其所受到的負荷；

.2 考慮在其相關功能喪失或減少的情況下無法達到安全狀態之設計；及

.3 斷電後能夠安全地將人員轉移到安全地點的能力。

2.2.3 應設置和布置保持位置的裝置，以防止人員轉移期間發生事故，並且該配置應適合其營運方式以及與其他船舶或離岸設施的相互作用。

2.2.4 應提供措施以確保船上工業人員人數及其身份資訊保持更新，以幫助確保隨時了解船上實際人數。

3 艙區劃分及穩度

3.1 目標

本章的目標旨在考慮到船上人員總數的基礎上，無論在船舶完好無損或破損的情況下，為船舶提供足夠的穩度。

3.2 功能要求

為了實現上述3.1設定的目標，船舶的設計應具有風雨密和水密的邊界，並在考慮到船上人員總數的基礎上，無論在船舶完好無損或破損的情況下，具有足夠的穩度標準。該功能要求體現在第 IV 和 V 篇的規定中。

4 機器安裝

4.1 目標

本章的目標旨在考慮到船上人員總數，提供能供應所需功能的機器裝置，以確保船舶在正常營運期間及任何緊急情況下均能安全地航行及安全載運船上人員。

4.2 功能要求

為了實現上述4.1設定的目標，在第IV及第V篇的規定中體現了以下功能要求：

.1 如果確保任何機器系統所需功能的能力取決於船上人員數量(例如艙底水抽水系統)，則應提供必要的額外能力；

.2 操舵裝置系統應能夠在影響機器安裝的任何事故後保持操舵能力；及

.3 重要系統應具有必要的冗餘或隔離或兩者之組合，在考慮到船上人員數量之情況下，確保在影響機器安裝的任何事件後仍有安全乘載船上人員的能力。

5 電氣安裝

5.1 目標

本章的目標旨在規定：

.1 考慮到船上人員總數，能夠在緊急情況下提供重要系統所需功能的應急電源；及

.2 保護船上所有人免受電氣危險。

5.2 功能要求

為了實現上述5.1設定的目標，在第IV及第V篇的規定中體現了以下功能要求：

.1 重要系統的應急電源應具有必要的冗餘或阻隔或其組合，以確保在損壞後仍有安全乘載船上人員的能力，並應考慮到船上人員數量和有序疏散的時間；及

.2 應提供防止電擊、起火和其他電氣危險的預防措施。

6 定期無人當值的機艙空間

6.1 目標

本章目標旨在確保，如若在機艙空間定期無人當值的情況下，不會損害船舶或船上人員的安全。

6.2 功能要求

為了實現上述6.1設定的目標，在第IV及第V篇的規定中體現了以下功能要求：

.1 定期無人當值的機艙空間應提供安全操作，並考慮到船上人員數量；及

.2 定期無人當值的機艙空間應配備額外的控制、監視和警報系統，以確保安全操作，並考慮到船上人員數量，以達到與正常有人當值的機艙空間同等的安全性。

7 消防安全

7.1 目標

本章的目標是，在考慮到船上人員數量的情況下，實現SOLAS的消防安全目標或《HSC章程》的基本消防安全原則。

7.2 功能要求

為了實現上述7.1設定的目標，在考慮到船上人數的情況下，滿足 SOLAS 消防安全功能要求或《HSC章程》的基本消防安全原則的方法體現在第IV及第V篇中。

8 救生設備及布置

8.1 目標

本章的目標旨在規定適當和充分的措施，以確保安全棄船及安全救起人員。

8.2 功能要求

為了實現上述8.1設定的目標，在第IV及第V篇的規定中體現了以下功能要求：

.1 救生艇筏的容量應足以容納船上所有人員；

.2 應為船上所有人員配備適當及足夠的個人救生設備；

.3 應確保有足夠的召集及集合空間；

.4 應提供船上通訊及警報系統，以確保能與船上所有人緊急通訊；及

.5 應提供措施以確保安全地救起人員。

9 危險品

9.1 目標

本章的目標旨在規定在考慮到船上人員總數的情況下，確保在按照本章程發證的船舶上載運和處理危險貨物時，能安全地載運工業人員。

9.2 功能要求

為了實現上述9.1設定的目標，應考慮到危險品的載運和處理所造成的任何危害，並應考慮到危險品的性質，將對船上所有人的風險降到最低。在第IV及第V篇的規定中體現了該功能要求。

第 III 篇
規定

第 1 條–工業人員

1.1 為了符合 II/1.2.1設定的功能要求，所有工業人員應至少年滿16歲，並且應依據主管機關可接受的標準，向船長提供符合本條規定所有要求的體格和健康文件證明。

1.2 為了符合 II/1.2.2設定的功能要求，所有工業人員應證明對船上工作語言有足夠的了解，以便能夠有效地溝通與理解船員的任何指示。

1.3 為了符合II/1.2.3設定的功能要求，所有工業人員應在登船之前接受以下方面的培訓或指示說明：[1]

.1 人員求生，包括：

.1 了解船上可能發生的緊急情況；

.2 個人救生設備使用方式；

.3 自高處安全進入水中，並能在水中生存；及

.4 穿著救生衣自船上和水中登上救生艇筏；

.2 消防安全，包括對船上火災危險類型的了解以及為防止火災而應採取的預防措施；及

.3 人員安全及社會責任，包括：

.1 了解船長或其代表在船上的權限；

.2 遵守船上人員提供的指示說明；及

.3 了解船上的安全資訊符號、標誌及警報信號。

1.4 除非向船長提供確認該人員已經接受了本條規定要求的培訓或指示說明的文件，否則任何工業人員均不得登船。

[1] 符合《*海上移動裝置人員培訓和發證建議書*》決議案A.1079（28）第5.5段的培訓要求的人員，行業培訓標準，例如全球風能組織（GWO）、離岸石油工業培訓組織（OPITO）、基本的離岸安全入門及應急培訓（經OPITO認證）可以視為符合本篇的要求。

1.5 為了符合II/1.2.4設定的功能要求，所有工業人員應在離開港口之前或登船後立即接受船上針對該船舶的安全熟悉訓練，包括：

.1 該船的布置；

.2 個人救生設備位置、集合和救生艇筏登乘站位置，緊急逃生路線和急救站的位置；

.3 船上的安全資訊、符號、標誌和警報；及

.4 警報響起或宣布緊急狀態時應採取的措施。

1.6 為了符合II/1.2.5設定的功能要求，所有工業人員應在被轉移之前熟悉該船的程序、布置以及將人員轉移到其他船上及/或離岸設施的任何其他安全措施或設備。

第2條–安全轉移

2.1 為了符合II/2.2.1設定的功能要求，以下規定適用：

.1 人員轉移設備及布置應保持清潔，妥善維護，並定期檢查以確保使用安全。

.2 人員轉移布置之索具及使用應在當責甲級船員的監督下，由經過適當培訓的人員進行操作。應建立安全規程，以供從事索具和操作任何機械設備之人員遵循。

.3 應提供負責監督的甲級船員與駕駛室之間之通訊措施。

.4 所有人員轉移布置都應作上永久性標記，以便識別每個用具，作為檢驗、檢查和保存紀錄之用。其使用和維護紀錄應保存在船上。

.5 在開始進行人員轉移作業之前，應檢查人員轉移布置，以確保其功能正常。

.6 應提供措施，以確保工業人員在人員轉移布置與轉移或安置地點之間的通道安全無阻。

.7 應提供能夠由應急電源供電的照明裝置，以照亮人員轉移布置、轉移布置下方的水面和上述.6項規定的通道。

.8 應指定供人員轉移的甲板區域且該區域沒有障礙物。

.9 在規劃和執行海上人員轉移之前，應進行工作安全分析。該分析應考慮環境條件以及操作和設備限制。

.10 在規劃人員轉移時，應考慮本組織製定的指南[2]或主管機關可接受的其他相關指南[3]。

2.2 為了符合II/2.2.2的功能要求，人員轉移布置的設計、建造、測試和安裝應按照主管機關可接受的標準[4]或主管機關認可的船級社依照符合SOLAS第XI-1章第1條的規定進行。

2.3 此外，以下規定適用：

.1 人員轉移布置的設計應適合船上的布置。

.2 應進行分析，以評估工業人員轉移布置及其所有相關系統的故障，這些故障可能會損害轉移布置的可用性及/或危及所有相關人員的安全。

該分析[5]應：

.1 考慮由於單一故障、任何空間內的火災或任何水密艙室的泛水造成之所有設備和系統的故障對轉移布置可用性可能的影響；及

.2 提供解決方案，以確保工業人員轉移布置的可用性並確保在 .1所述的該類故障中所有相關人員的安全。

.3 如果單一故障原因導致系統中多個組件發生故障（常見原因故障），則應將所有導致的故障一起考慮。如果故障的發生直接導致進一步的故障，則應將所有這些故障一起考慮。

2.4 為了符合II/2.2.3的功能要求，應對船舶的操縱性以及船舶於一段時間內維持定位的預期需求進行評估，以確保正確使用定位設備。

2.5 為了符合II/2.2.4的功能要求，應製定程序以隨時確保船上人員人數和身份資訊的正確。

---

2 請參閱*海上人員轉移安全指南*(MSC-MEPC.7 / Circ.10)。

3 例如最新版《IMCA M202指南》，人員往/返離岸船舶及結構物的轉移指南。

4 請參閱EN 13852-1：2013的相關章節。

5 適當的分析可以是 QFA 或FMEA 及其相關報告。

第 IV 篇
依據SOLAS第I章發證船舶之附加規定

第 1 條–總則

1.1 除非本篇另有明確規定，否則載運工業人員船舶應符合SOLAS對貨船規定以及本篇的適用規定。

1.2 上述1.1所規定之船舶，除本篇適用的規定外，還應符合II/3至II/9的目標及功能要求。

第 2 條–艙區劃分及穩度

2.1 為了符合II/3.2.1設定的功能要求，適用以下規定：

.1 若船舶經核定載運超過240人，則應符合SOLAS第II-1章第5條規定，該船視為客船，而工業人員則視為乘客。但無須符合SOLAS第II-1章第5.5條規定；

.2 艙區劃分及破損穩度，應依據SOLAS第II-1章規定，其中船舶視為客船，工業人員視為乘客，R值如下：

.1 核定載運超過 240 人的船舶，R 值指定為 R；

.2 核定載運不超過 60 人的船舶，R 值指定為 0.8R；或

.3 核定載運超過 60 人(但不超過 240 人)的船舶，R 值的決定應經由.1 及.2 所得 R 值來做線性內插取得。

$$R = 1 - \frac{5{,}000}{L_{ss} + 2.5N + 15{,}225}$$

式中：

$N = N_1 + 2N_2$

N_1 = 搭乘救生艇的人數

N_2 = 允許船舶載運超過 N_1 的人數(包括甲級船員和船員)

.3 如果營運條件使得在$N=N_1+2N_2$的基礎上符合上述2.1.2規定是不可行的，且主管機關認為得以適當降低危害程度，則N可取較小值，但在任何情況下均不得小於$N=N_1+N_2$。

.4 對於適用上述2.1.2.1的船舶，應符合SOLAS II-1/8和II-1/8-1以及SOLAS II-1章B-2、B-3和B-4篇規定。該船視為客船，而工業人員視為乘客。但是，無須適用SOLAS II-1 / 14和II-1 / 18。

.5 對於適用上述2.1.2.2和2.1.2.3的船舶，除下列2.1.6另有規定外，應適用SOLAS II-1章B-2、B-3和B-4篇的規定，將該船舶視為貨船，工業人員視為船員。但是，無須適用SOLAS II-1/8和II-1/8-1規定，亦不適用SOLAS II-1/14和II-1/18。

.6 按照本章程發證的所有船舶均應遵守SOLAS II-1/9，II-1/13，II-1/19，II-1/20和II-1/21規定，將該船舶視為客船。

第 3 條–機器裝置

3.1 為了符合II/4.2.1設定的功能要求，船舶應符合SOLAS第II-1章規則35-1規定，該船視為客船。

3.2 為了符合II/4.2.2設定的功能要求，若船舶經核定乘載超過240人，則應符合SOLAS第II-1章第29條規定，該船視為客船。

第 4 條–電氣裝置

4.1 為了符合II/5.2.1設定的功能要求，以下規定適用：

.1 船長超過50米且載運不超過60人的船舶，其電氣安裝除符合SOLAS第II-1章第43條規定外，還應符合SOLAS第II-1章規則42.2.6.1規定；及

.2 載運超過60人的船舶，其電氣安裝應符合SOLAS第II-1章第42條規定。

4.2 為了符合II/5.2.2設定的功能要求，在載運超過60人的船舶上，應符合SOLAS第II-1章規則45.12規定。

第 5 條–定期無人當值的機艙空間

為了符合II/6.2設定的功能要求，就SOLAS第II-1章E篇而言，載運超過240人的船舶應視為客船。

第6條–消防安全

為了符合II/7.2和4.2.3的功能要求，以下規定適用：

.1 若船舶經核定載運超過240人，則應符合SOLAS第II-2章對載客超過36人的客船規定；及

.2 若船舶經核定載運超過60人但不超過240人，則應符合SOLAS第II-2章對載客不超過36人的客船規定，但無須符合SOLAS第II-2章第21條及第22條之規定。

第7條–救生設備

7.1 為了符合II/8.2設定的功能要求：

.1 對於載運超過60人船舶，應符合SOLAS第III章非短程國際航線之國際航線客船規定；

.2 不論船上載運人數多少，均不適用SOLAS第III章第2條和19.2.3規定；

.3 SOLAS第III章中使用的「乘客」一詞，應理解為係指SOLAS第XV章第2.3條所述之「工業人員」；和

.4 儘管有上述.3的規定，嬰兒或兒童救生衣所需數量應僅依據船上乘客人數計算。

第8條–危險品

8.1 總則

工業人員僅能在事先取得船長同意之情況下，將其離船後因職務所需使用之危險品攜帶上船。這些危險品應視為貨物，並應按照SOLAS第VII章A篇的規定進行運輸。

8.2 以包裝形式載運危險品

為了符合II / 9.2的功能要求：

.1 若船舶經核定載運超過240人，則應符合SOLAS第II–2章規則19.3.6.2，載客超過36人的客船規定；及

.2 就《IMDG章程》的要求而言，若船舶經核定載運超過240人則應視為客船，若船舶經核定載運240人以下則應視為貨船。

8.3 載運散裝固體危險品

為了符合II/9.2的功能要求：

.1 若船舶經核定載運超過240人，則應符合SOLAS第II-2章規則19.3.6.2，載客超過36人的客船規定；及

.2 就《IMSBC章程》的要求而言，在人員保護方面，應將工業人員視為人員。

8.4 載運危險液體化學品、液化氣體和石油

8.4.1 為了符合II/9.2的功能要求，當同時攜帶散裝危險液體化學品貨物及/或散裝液化氣體貨物及工業人員，船舶應既可以按照SOLAS 第VII章 B篇或C篇的規定發證，或依據不低於本組織製定可接受的標準[6]進行發證。此外：

.1 當船舶載運超過60人時，禁止運輸有毒產品、低閃點產品或酸；

.2 為載運工業人員，禁止工業人員進入的區域和處所應有明顯的標誌；

.3 人員轉移布置應位於貨物區域之外；

.4 人員轉移布置的出入口應在切實可行的範圍內盡可能位於貨物區域之外；

.5 登船或人員轉移以及裝卸貨物不得同時進行。

8.4.2 為了符合II/9.2的功能要求，當同時載運MARPOL附錄I所定義的油類貨物和工業人員時，應適用上述8.4.1中的附加要求。

8.4.3 就本規定而言：

.1 「低閃點產品」係指：

.1 閃點不超過 60°C 的有毒液體物質；

.2 閃點不超過 60°C 的油；和

.3 依據《IGC章程》第19章要求檢測易燃蒸氣的液化氣體。

.2 「有毒產品」係指：

.1 適用《IBC章程》15.12特殊要求的危險化學品；及

.2 依據《IGC章程》第19章要求檢測有毒蒸氣的液化氣體；及

[6] 請參閱《離岸支援船舶載運及處理散裝危害及有毒液體物質章程》（OSV化學章程）(決議案A.1122(30))。

.3 「酸」係指適用《IBC章程》15.11特殊要求的危險化學品。

8.4.4 為了符合II/9.2的功能要求，在以散裝方式載運液化氣體時，由於《IGC章程》的要求，在培訓和人員保護方面，應將工業人員視為人員。

第 V 篇
依據SOLAS第X章發證之船舶之附加規定

第 1 條–總則

1.1 經SOLAS第X章發證之高速貨船其載運人數不得超過60人。

1.2 除非本篇另有明確規定，否則載運不超過60人的高速船應符合《HSC章程》中的貨船規定以及本篇之適用規定。

1.3 符合上述1.2及本篇規定之船舶，視為符合II/3至II/9中的目標和功能要求。

1.4 高速船載運工業人員不視為如《HSC章程》1.9.1.1所規定的中轉航程，並且需要航行許可證書。

1.5 在《HSC章程》的適用要求中使用「乘客」一詞者，應理解為「船員以外的其他人員」。

第 2 條–艙區劃分及穩度

為了符合II/3.2設定的功能要求，以下規定適用：

.1 應適用《HSC章程》第2章之B篇（2.13.2和2.14除外），以作為《HSC章程》第2章之C篇之替代。

.2 在適用《HSC章程》第2章的規定時，「乘客」一詞應理解為「船員以外的其他人員」。此外，每個人的體重應假定為90公斤，而不是75公斤。

第 3 條–機器安裝

為了符合II/4.2設定的功能要求，應適用《HSC章程》第10章第B篇之A類客船，作為《HSC章程》第10章第C篇之替代。

第 4 條–電氣安裝

為了符合II/5.2設定的功能要求，應適用《HSC章程》規則12.7.10。

第 5 條–定期無人當值的機艙空間

[無規定]

第 6 條–消防安全

[無規定]

第 7 條–救生設備

為了符合II/8.2設定的功能要求：

.1 應適用《HSC章程》規則4.2.3；及

.2 應適用《HSC章程》規則8.4.3，其中「旅客艙間」一詞應理解為「IP區域」；和

.3 嬰兒或兒童救生衣所需數量應僅依據船上乘客人數計算。

第 8 條–危險品

8.1 工業人員僅能在事先取得船長同意之情況下，將其離船後因職務所需使用之危險品攜帶上船。這些危險品應視為貨物，並應按照《HSC章程》第7章之D篇的規定進行載運。

8.2 為了符合II/9.2設定的功能要求：

.1 為載運工業人員，禁止工業人員進入的區域和處所應有明顯的標誌；

.2 人員轉移布置應位於貨物區域之外；

.3 人員轉移布置的出入口應在切實可行的範圍內盡可能位於貨物區域之外；及

.4 登船或人員轉移以及裝卸貨物不得同時進行。

附件

載運工業人員船舶安全證書格式

載運工業人員船舶安全證書

本證書應附有載運工業人員船舶安全證書之設備紀錄(格式 IP)

(關防) *(國名)*

本證書由 _____

(主管機關授權之適任人員或機構之全名)

經 _____政府授權

(國家全名)

依據1974年海上人命安全國際公約暨其修正案簽發

船舶要目 [7]

船名.....

船舶號數或信號符字.....

船籍港 .....

總噸位 .....

IMO 編號 [8].....

安放龍骨或船舶建造已達類似階段之日期，或有改裝、換裝
或重大特性修改工程時，其開工日期(年/月/日) .....

7 船舶要目亦可橫向排列於方格中。

8 依據國際海事組織以A.1117(30)決議案採納之《IMO船舶識別編號方案》。

茲證明：

1 ☐ *核取方塊，適用時選取*

作為適用SOLAS第 XV/3.1 或 3.4 條的船舶，本船業已依照國際載運工業人員船舶安全章程第 I/3 條之要求檢驗。

.1 檢驗顯示：

.1 本船的結構、設備、配件及材料之狀況在各方面均令人滿意，符合本章程的有關規定；且

.2 如裝設時，人員轉移設施及布置之狀況在所有方面均令人滿意並符合本章程第 III/2 條的規定。

2 ☐ *核取方塊，適用時選取*

作為適用SOLAS第 XV/3.2 或 3.3 條規定的船舶，本船業已依照國際載運工業人員船舶安全章程第 I/3 條之要求檢驗。

.1 檢驗顯示：

.1 救生設施及救生艇、救生筏及救難艇之設備已按照本章程第 IV/7 條或第 V/7 條配備；

.2 本船如准許載運危險品，應符合本章程第 IV/8 或 V/8 條的相關規定(選適用者)；及

.3 如裝設時，人員轉移設施及布置之狀況在所有方面均令人滿意並符合本章程第 III/2 條(除2.1.7以外)的規定。

3 當船上總人數超過 60人時，本證書對載運有毒貨物、低閃點貨物或酸無效。

本證書有效期至.....。

本證書所依據之檢驗完成日期 .....(年/月/日)

發證地點.....

(發證地點)

....

(發證日期) (經授權的發證官員簽字)

(發證主管機關簽章，如適用時)

年度檢驗、定期檢驗及中間檢驗之簽證

茲證明 本船依本章程第I/3條之規定實施檢驗符合本章程之有關規定。

年度/定期*檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽字)

地點：.....

日期：.....
(發證主管機關簽章，如適用時)

年度/定期/中間*檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽字)

地點：.....

日期：.....
(發證主管機關簽章，如適用時)

年度/定期/中間*檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽字)

地點：.....

日期：.....
(發證主管機關簽章，如適用時)

年度/定期*檢驗：

簽名：.....
(經授權的官員簽字)

地點：.....

日期：.....
(發證主管機關簽章，如適用時)

** 刪除不適用者。*

證書有效期少於 5 年，且依公約第 I/14(C) 條或依2000年HSC章程第 1.8.8 條，簽署延長證書

船舶符合公約的有關要求，且依公約第I/14(c)條*或依2000年HSC章程第1.8.8條*規定，本證書有效期限延至 ..... 。

簽名： .....
(經授權的官員簽字)

地點： .....

日期： .....
(發證主管機關簽章，如適用時)

完成換證檢驗並依公約第 I/14(D) 條或依2000年HSC章程第 1.8.9 條規定簽證

船舶符合公約的有關要求，且依公約第I/14(d)條*或依2000年HSC章程第1.8.9條*規定，本證書有效期限延至 ..... 。

簽名： .....
(經授權的官員簽字)

地點： .....

日期： .....
(發證主管機關簽章，如適用時)

依公約第 I/14(E)或 I/14(F) 條或依2000年HSC章程第 1.8.10 條規定，延長證書的有效期限直至抵達檢驗港或給予寬限期之簽證

依公約第I/14(e)/I/14(f)條*或依2000年HSC章程第1.8.10條*規定，本證書有效期限延至 ..... 。

簽名： .....
(經授權的官員簽字)

地點： .....

日期： .....
(發證主管機關簽章，如適用時)

* *刪除不適用者。*

依公約第 I/14(H) 條或依2000年HSC章程第 1.8.12 條規定，將週年日期提前之簽證

依公約第I/14(h)條*或依2000年HSC章程第1.8.12條*規定，新的週年日為 ..... 。

簽名： .....
(經授權的官員簽字)

地點： .....

日期： .....
(發證主管機關簽章，如適用時)

依公約第I/14(h)條*或依2000年HSC章程第1.8.12條*規定，新的週年日為 ..... 。

簽名： .....
(經授權的官員簽字)

地點： .....

日期： .....
(發證主管機關簽章，如適用時)

** 刪除不適用者。*

載運工業人員船舶安全證書之設備紀錄 (格式 IP)

本紀錄必須永久依附在載運工業人員船舶安全證書

符合國際載運工業人員船舶安全章程之設備紀錄

1 船舶要目

船 名 .....

船舶號數或信號符字 .....

核准載運人員總數.....

2 救生設備細目

1	救生設備可供之總人數	.....	
		左舷	右舷
2	救生艇總數	.....	.....
2.1	可容載之總人員		
2.2	部分圍蔽救生艇數量	.....	.....
	(SOLAS規則第III/21條或第III/31條或HSC章程第		
	8.10條，選適用者，以及LSA章程第4.5節)	.....	.....
2.3	自動扶正部分圍蔽救生艇數量		
	(SOLAS規則第III/21條或第III/31條或HSC章程第		
	8.10條，選適用者，以及LSA章程第4.5節)	.....	.....
2.4	全圍蔽救生艇數量		
	(SOLAS規則第III/21條或第III/31條或HSC章程第		
	8.10條，選適用者，以及LSA章程第4.6節)	.....	.....
2.5	其他救生艇	.....	.....
2.5.1	數量	.....	.....
2.5.2	型式	.....	.....

3	馬達救生艇數量(包括於上述的救生艇總數)	.....
3.1	裝有探照燈之救生艇數量	.....
4	救難艇數量	.....
4.1	包括於上述救生艇總數內之數量	.....
5	救生筏	.....
5.1	需要核定下水設施者	.....
5.1.1	救生筏數量	.....
5.1.2	可容載之人數	.....
5.2	不需要核定下水設施者	.....
5.2.1	救生筏數量	.....
5.2.2	可容載之人數	.....
6	海上撤離系統(MES)數量	.....
6.1	可容載之人數	.....
7	浮具	.....
7.1	浮具數量	.....
7.2	可承載之人數	.....
8	救生圈數量	.....
9	救生衣數量(總數)	.....
9.1	成人救生衣數量	.....
9.2	兒童救生衣數量	.....
9.3	嬰兒救生衣數量	.....
10	浸水衣	.....
10.1	總數	.....
11	保溫設備數量[9]	.....

茲證明 本紀錄在所有各方面均屬正確。

發證地點.....

(本紀錄簽發地點)

....

(發證日期) *(經正式授權的紀錄簽發官員簽名)*

(發證主管機關簽章，如適用時)

***

[9] 未包括LSA章程第4.1.5.1.24, 4.4.8.31及5.1.2.2.13條所規定者。

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2
7 June 2022

海事網路風險管理準則

1 便利委員會於其第41屆會議(2017年4月4日至7日)以及海事安全委員會於其第98屆會議(2017年6月7日至16日)考慮到需對網路風險威脅和漏洞提高意識的迫切需要，批准了附錄所載之《海事網路風險管理準則》。

2 本準則提供有關海事網路風險管理之高階建議，以保護航運免受當前和新興的網路威脅和漏洞的影響。準則還包括了支持有效網路風險管理之功能性要素。

3 海事安全委員會於其第104屆會議(2021年10月4日至8日)及便利委員會於其第46屆會議(2022年5月9日至13日)批准準則第4.2段所列額外指南及標準之更新內容。

4 邀請會員國政府提請所有相關利益攸關方注意本通告之內容。

5 本通告及任何修訂取代MSC.1/Circ.1526中所列之臨時準則。

***

附錄

海事網路風險管理準則

1 引言

1.1 本準則針對海事網路風險管理提供了高階建議。在本準則中，海事網路風險係指衡量技術資產受到潛在情況或事件威脅的程度，該威脅或事件可能是由於資訊或系統被破壞、遺失或入侵而導致與航運有關的營運、安全或保全之失效。

1.2 利益攸關方應採取必要措施，保護航運業免受當前及新出現的與航運業程序和系統之數位化、整合化和自動化相關的威脅和漏洞。

1.3 有關製定和實施具體風險管理程序的細節和指南，本準則的使用者應參考特定會員國政府和船旗國政府的要求，以及相關之國際與工業標準及最佳實踐做法。

1.4 風險管理為確保船舶安全營運之基礎。風險管理傳統上專注於實體領域的營運，但隨著對數位化、整合化、自動化和網路系統更大程度的依賴，使得航運業對網路風險管理的需求日益增加。

1.5 以支持安全可靠的航運為目標，使其在營運上能夠抵禦網路風險，本準則提供了可納入現有風險管理程序的建議。在這方面，本準則係本組織所製定之安全和保全管理做法之補充。

2 通則

2.1 背景

2.1.1 網路技術已成為許多與航運安全與保全、海洋環境保護關係重大的系統的運作和管理不可或缺的一部分。在某些情況下，這些系統必須符合國際標準和船旗國主管機關的要求。然而，對這些系統進行存取、互聯或連網所產生的漏洞會導致網路風險，應加以解決。易受攻擊的系統包括但不限於：

.1 駕駛台系統；

.2 貨物處理及管理系統；

.3 推進與機器管理及動力控制系統；

.4 存取控制系統；

.5 乘客服務及管理系統；

.6 乘客面向之公共網路；

.7 行政作業及船員福利系統；及

.8 通訊系統。

2.1.2 應考量資訊技術及營運技術系統之區別。資訊技術系統可被視為著重於將數據用作資訊。營運技術系統可被視為著重於使用數據來控制或監測實體程序。此外，還應考慮保護這些系統內的資訊和數據交換。

2.1.3 雖然這些技術和系統為海運業帶來了顯著的效率提升，但它們也對航運系統運作相關的關鍵系統和程序帶來了風險。這些風險可能來自網路相關系統的不適當運作、整合、維護和設計的漏洞、以及有意和無意的網路威脅。

2.1.4 威脅可來自惡意行為(如駭客攻擊或引入惡意軟體)或良性行為的非預期後果(如軟體維護或使用者權限)。一般來說，這些行為暴露了漏洞(如過時的軟體或無效的防火牆)、或利用了營運或資訊技術中的漏洞。有效的網路風險管理應考慮這兩種威脅。

2.1.5 系統設計、整合和/或維護的不足，以及網路紀律的缺失，都可能造成漏洞。一般來說，如果營運和/或資訊技術的漏洞被直接(如密碼薄弱導致未經授權的存取)或間接(如缺乏網路隔離)暴露或利用，就會對資訊的保全性、保密性、完整性和可用性產生影響。此外，當營運和/或資訊技術漏洞暴露或被利用時，可能會對安全產生影響，特別是當關鍵系統(如駕駛台航行或主推進系統)受到損害時。

2.1.6 有效的網路風險管理還應考慮因暴露或利用資訊技術系統漏洞而對安全和保全造成的影響。這可能是由於與營運技術系統的不適當連接，或由於營運人員或第三方的程序疏漏，從而可能入侵這些系統(例如不適當地使用如記憶卡等可拆卸媒介)。

2.1.7 有關漏洞和威脅的更多資訊，請參見第4部分中提到的額外指南和標準。

2.1.8 這些快速變化的技術和威脅，使得難以僅通過技術標準來解決這些風險。因此，本準則建議對網路風險採取一種具有彈性並從現有安全和保全管理做法自然延伸而不斷發展的風險管理方法。

2.1.9 在考慮潛在的威脅和漏洞的來源以及相關的風險緩解策略時，還應考慮到網路風險管理的一些潛在控制選項，其中包括管理、營運或程序及技術控制。

2.2 適用

2.2.1 本準則主要適用於航運業的所有組織，旨在鼓勵網路領域之安全和保全管理實務做法。

2.2.2 認知到航運業中沒有兩個組織是完全相同的，故本準則的採用較為廣義之表述，以便廣泛應用。擁有有限網路相關系統的船舶可能會發現簡單應用本準則就已足夠；然而，擁有複雜網路相關系統的船舶可能需要更多的注意，並應透過信譽良好的行業及政府合作夥伴尋求更多資源。

2.2.3 本準則為建議性質。

3 網路風險管理之要素

3.1 就本準則而言，網路風險管理係指一個流程，以識別、分析、評估和溝通與網路有關的風險，並將其接受、避開、轉移或降低到可接受的水準，同時考量到利益攸關方的成本和收益。

3.2 海事網路風險管理的目標是支持安全可靠的航運，使其可在營運中抵禦網路風險。

3.3 有效的網路風險管理應從高階管理層開始。高階管理層應將網路風險意識的文化植入組織的各個層級，並確保全面、靈活的網路風險管理制度持續運作，並通過有效的回饋機制不斷進行評估。

3.4 為實現上述目標，一種公認的方法是全面評估和比較組織目前和期望的網路風險管理

態勢。比較後可能發現之落差可透過網路風險管理優先計畫加以解決，以實現風險管理之目標。這種基於風險的方法將使組織能夠以最有效的方式應用其資源。

3.5 本準則介紹了支持有效網路風險管理的功能要素。這些功能要素並不是按順序排列的—在執行時，所有要素都應是並行和連續的，並應適當納入風險管理框架：

.1 識別：定義人員在網路風險管理中的角色和職責，並識別一旦中斷會對船舶營運造成風險的系統、資產、數據和能力。

.2 防護：實施風險控制流程和措施，以及防範網路事件並確保航運營運連續性的應急計畫。

.3 偵測：製定並實施及時偵測網路事件所需的行動。

.4 回應：製定並實施活動和計畫，以提供韌性，並修復因網路事件而受損的航運營運或服務所需之系統。

.5 復原：確定措施，以備份和修復航運營運所需但受網路事件影響的網路系統。

3.6 這些功能性要素涵蓋了對影響海上營運和資訊交換的關鍵系統進行的有效網路風險管理活動及預期成果，並構成了一個具有有效回饋機制的持續流程。

3.7 有效的網路風險管理應確保組織各層級均對網路風險有適當的意識水準。意識水準和準備程度應與其在網路風險管理系統中的角色和職責相稱。

4 實施網路風險管理之最佳實踐做法

4.1 本準則所述之網路風險管理辦法為更好地瞭解和管理網路風險奠定了基礎，從而能夠採用風險管理方法解決網路威脅和漏洞。關於網路風險管理的詳細指南，本準則的使用者還應參考會員國政府和船旗國主管機關的要求，以及相關的國際和行業標準及最佳實踐做法。

4.2 額外指南及標準可包括但不限於下列：*

.1 由國際航運商會(ICS)、國際海上保險聯盟(IUMI)、波羅地海國際航運公會(BIMCO)、石油公司國際海事論壇(OCIMF)、國際獨立油輪船東協會(INTERTANKO)、國際乾散貨船東協會(INTERCARGO)、國際船舶管理人協會(InterManager)、世界航運理事會(WSC)和超級遊艇製造商協會(SYBAss)製定和支持之船上網路保全準則。

.2 國際船級協會聯合會(IACS)關於網路韌性的綜合建議(Rec 166)。

.3 ISO/IEC 27001資訊技術標準—保全技術—資訊保全管理系統—要求。由國際標準組織(ISO)和國際電工委員會(IEC)聯合發布。

.4 美國國家標準暨技術研究院的《提升關鍵基礎設施網路保全框架》(NIST框架)。

.5 國際港埠協會(IAPH)港口和港口設施網路保全準則。

4.3 參考使用的任何指南或標準應為最新版本。

* 所列的額外指南和標準並非詳盡無遺，僅供本準則使用者參考，以獲得更多詳細資訊。所參考的指南和標準並非本組織所發布，其使用仍由本準則之個別使用者自行決定。

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MEPC.1/Circ.905
24 July 2023

有關使用生質燃料於防止船舶污染國際公約附錄VI規則26、27及28(DCS與CII)之臨時指南

1 海洋環境保護委員會於其第80屆會議(2023年7月3日至7日)批准了附錄所載之「有關使用生質燃料於防止船舶污染國際公約附錄VI規則26、27及28(DCS與CII)之臨時指南」。

2 邀請會員國提請其主管機關、船舶所有人、船舶營運人、燃料供應商及相關利益攸關方注意附錄之臨時指南，並自2023年10月1日起適用。

***

附錄

有關使用生質燃料於防止船舶污染國際公約
附錄VI規則26、27及28(DCS與CII)之臨時指南

1 「2022年營運碳強度指標及計算方法準則」(MEPC.352(78)決議案：碳強度指標(CII)之G1準則)規定，若燃料類型不在相關準則所列之範疇內，則該燃料的二氧化碳排放換算係數(C_f)可考量由燃料供應商提供相關佐證文件後使用。

2 在「海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(Guidelines on life cycle GHG intensity of marine fuels, LCA準則)」(決議案MEPC 376(80))製定出計算自開採/產製到最終使用的溫室氣體(GHG)排放量和清除量的全面方法之前，經國際認證方案*認證為符合其永續性標準的生質燃料，若依據該認證，其自開採/產製到最終使用(well-to-wake)的溫室氣體排放強度比化石MGO的(94 gCO_2e/MJ)減少至少65%(即其溫室氣體排放強度不超過33 gCO_2e/MJ)，則就防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄VI規則26、27及28而言，可依據證書上該燃料的自開採/產製到最終使用的溫室氣體排放強度(單位為gCO_2e/MJ)乘以其低熱質(LCV，單位為MJ/g)，獲得其C_f值計算該船所對應使用之該燃料消耗量。但在任何情況下，生質燃料的 C_f 值不得低於 0。對於混合燃料，C_f 值應依每種燃料的能源比例進行加權平均計算。

3 永續性佐證文件或認可方案出具的類似文件應隨附在燃料交付單(Bunker Delivery Note)上，以便驗證所回報的生質燃料消耗量。

4 未被認證為「永續性」或不符合上述自開採/產製到最終使用排放係數標準之生質燃料，其C_f值應與同等化石燃料類型的C_f值相同。

5 在LCA準則製定出更全面的方法來計算燃料自開採/產製到最終使用的溫室氣體排放量和清除量的排放換算係數之前，本指南應被視為一種臨時簡化方法。本指南無意預先判斷或延遲製定此全面方法的進程。

6 本臨時指南將在LCA準則自開採/產製到最終使用的GHG方法實施後立即廢止。

7 邀請主管機關在應用本指南時，通知MEPC委員會其所使用之國際認證方案。

---

* 請參考國際民航組織(ICAO)的經批准之永續性認證方案及國際航空業碳抵換與減量機制(CORSIA)永續性標準(第2章)的CORSIA合格燃料

越控啟動主機功率限制/軸功率限制之報告格式(使用儲備功率以及重新啟動主機功率限制/軸功率限制)

Format for Reporting of EPL/SHAPOLI Override Activation, Use of a Power Reserve and Reactivation of EPL/SHAPOLI

船型 Ship type:

國際海事組織編號 IMO number:

載重噸 DWT:

總噸位 GT:

船舶最大無限制軸/主機功率 Maximum unlimited shaft/engine power (kW):

船舶限制軸/主機功率 Limited shaft/engine power (kW):

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

1 越控之原因(選擇至少一個選項)Reason for override (select at least one option):

.1 惡劣海況 operating in adverse weather

.2 結冰水域工作 operating in ice-infested waters

.3 參與搜救行動 participation in search and rescue operations

.4 躲避海盜 avoidance of pirates

.5 主機維護 engine maintenance

.6 符合《防止船舶污染國際公約》附錄 VI 第 3.1 條之其他原因 description of other reasons consistent with regulation 3.1 of MARPOL Annex VI

2 如果在惡劣天氣條件下使用儲備功率，則應填入蒲福氏風級和浪高或冰況（如果適用）。

Beaufort number and wave height or ice condition, as applicable, to be entered in case of using the power reserve under adverse weather condition.

翻譯字詞對照表

英文	中文
Administration	主管機關
Adopt	採納
Annex	附錄
Annual survey	年度檢驗
Appendix	附件
Approve	批准
Arrangement	布置
Audit	稽核
Automatic Identification System (AIS)	自動識別系統
Automatic Radar Plotting Aid (ARPA)	雷達自動測繪設備
Automatic tracking aid (ATA)	自動追跡裝置
Biofuel	生質燃料
Bridge-to-bridge communications	船橋間通信
Bunker Delivery Note (BDN)	燃油交付單
Carbon intensity indicator	碳強度指標
Circular	通告
Close-up Survey	近觀檢驗
Communication	通信
Contersion factor	轉換係數
Continuous radio watch	連續無線電當值
Convention	國際公約
Cyber resilience	網路韌性
Digital selective calling (DSC)	數位選擇呼叫
Direct-printing	直接印字
Double bottom	雙重底
Double-side skin	雙船殼
Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)	電子海圖顯示與資訊系統
Emergency Position-Indicating Radio Beacon (EPIRB)	應急指位無線電示
Enhanced Group Call (EGC)	群集呼叫
Enhanced Programme of Inspections	加強檢驗方案
Flow meter	流量計
Fuel ；Fuel Oil ；Oil Fuel	燃油
Fuel cell	燃料電池
Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)	全球海上遇險與安全系統
Global navigation satellite system	全球導航衛星系統
Guidance	指南
Guideline	準則
HF	高頻
Inspection	檢查
Intermediate survey	中期檢驗
LNG carrier	LNG運輸船

Log book	航海日誌
Marine Evacuation System (MES)	海上撤離系統
Maritime Safety Information (MSI)	海事安全資訊
MF	中頻
Normalized	正常化
Overall Survey	全面檢驗
Partially enclosed lifeboat	部分圍蔽救生艇
Performance standard	性能標準
Procedures	程序
Quenched	淬火
Radio Regulations	無線電規則
Recalling	回顧
Recognized mobile satellite service	經認可之移動衛星服務
Recognized Organization (RO)	認可組識
Regulation	規則、規定
Renewal survey	換證檢驗
Resolution	決議案
Ro-ro ship	滾裝船
Safety management system	安全管理系統
Search and rescue locating devices	搜救定位裝置
Search and rescue transmitter	搜救發送器
Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)	船舶能源效率管理計畫
Ship Fuel Oil Consumption Data	船舶燃油消耗數據
Ship Fuel Oil Consumption Data Collection Plan	船舶燃油消耗數據收集計畫
Ship Owner (Owner)	船舶所有人
Shore power	岸電
Single-side skin	單船殼
Speed optimization	航速最佳化
Statement of Compliance (SoC)	符合聲明
Tempered	回火
Totally enclosed lifeboat	全圍蔽救生艇
Two-way VHF radiotelephone apparatus	雙向特高頻無線電話裝置
Verification	驗證
VHF	特高頻
Voyage Data Recorder (VDR)	航行資料紀錄器
Waste heat recovery	廢熱回收
Watch	當值
Weather routeing	氣象導航(天氣定航)
Well-to-wake	自開採/產製到最終使用

附件 4(A4)

成果座談會紀錄

目錄

成果座談會簡報內容.....A4-1

成果座談會會議紀錄.....A4-38

成果座談會照片.....A4-41

成果座談會簽到表.....A4-42

成果座談會公共意外責任險保險單及繳款證明.....A4-48

財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

增進船舶及海上人命安全
防止船舶對海洋造成污染 Since 1951

112年度MSC、MEPC重要決議內國法化分析建議案-座談會

2023年10月13日

座　談　會　議　程

財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

時間	議程
13:30～14:00	報 到
14:00～14:10	航港局代表致詞
14:10～14:50	海事安全委員會(MSC)第106、107屆會議及海洋環境保護委員會(MEPC)第79、80屆會議決議案與通告評估結果與建議 葉德生 CR 法規組組長
14:50～15:00	中場休息
15:00～15:25	IMO重點議題分享 葉德生 CR 法規組組長
15:25～16:30	綜合討論與總結
16:30～17:00	賦 歸

財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

增進船舶及海上人命安全
防止船舶對海洋造成污染 Since 1951

112年度MSC、MEPC重要決議內國法化分析建議案-座談會

海事安全委員會(MSC)第106、107屆會議及海洋環境保護委員會(MEPC)第79、80屆會議決議案與通告評估結果與建議

計畫執行單位：財團法人驗船中心
簡報人：葉德生 組長
2023年10月13日

目錄

財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 內國法化評估流程
- 內國法化處理原則
- 本案研析結果討論

背景：IMO介紹

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 國際海事組織(IMO)：
  - 聯合國下屬機構，負責海上航行安全和防止船舶造成 海洋污染
  - 架構分為大會、理事會、5個委員會以及7個次委員會

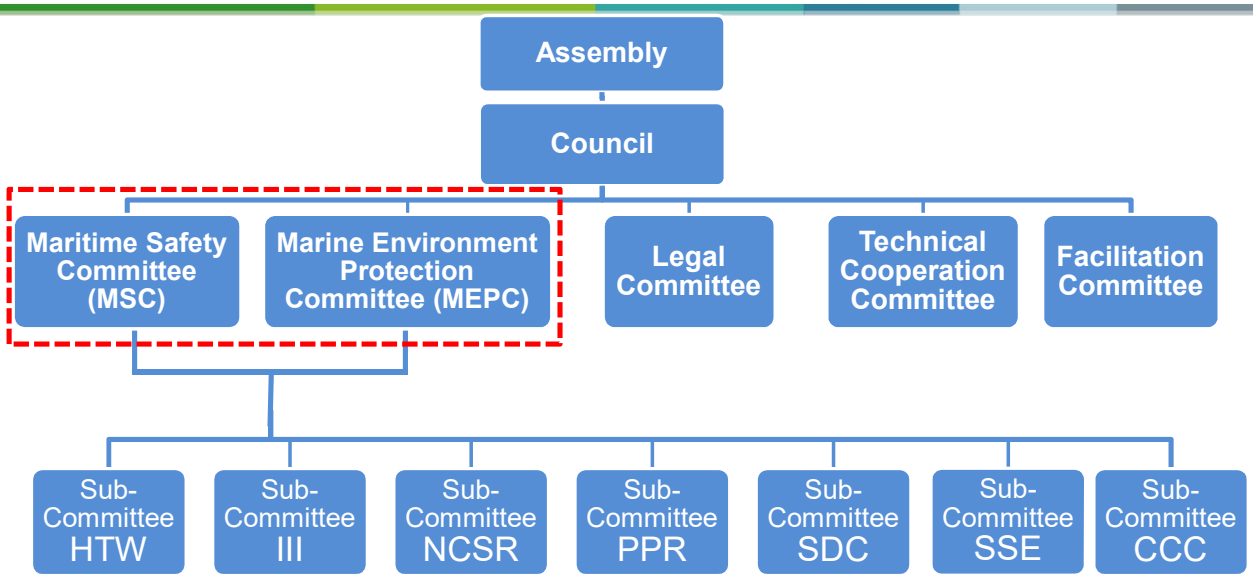




Source: www.imo.org

背景：IMO架構

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY



背景：IMO會議產出

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 海事安全委員會（MSC）及海洋環境保護委員會（MEPC）會議頻次為2年3次，其每次會議皆產出眾多決議案與通告
- 依據履行國際海事組織文件章程(III Code)規定，會員國政府應確保履行國際義務之有效性，包括將國際公約修正案依有制度之系統化方式轉換成國內航政法規，確保其合法地採納、通過並履行

MSC106產出數量	
決議案	13份
通告	25份

MSC107產出數量	
決議案	19份
通告	31份

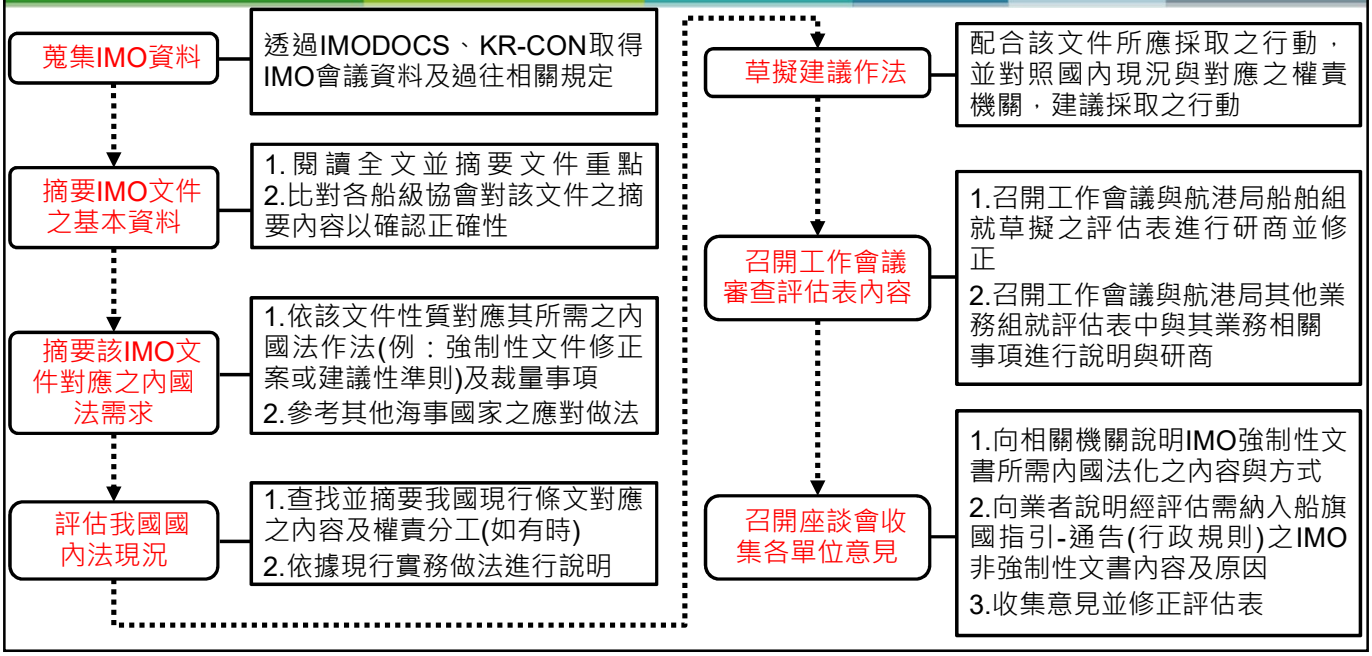
MEPC79產出數量	
決議案	10份
通告	9份

MEPC80產出數量	
決議案	14份
通告	10份

2023/10/13 5

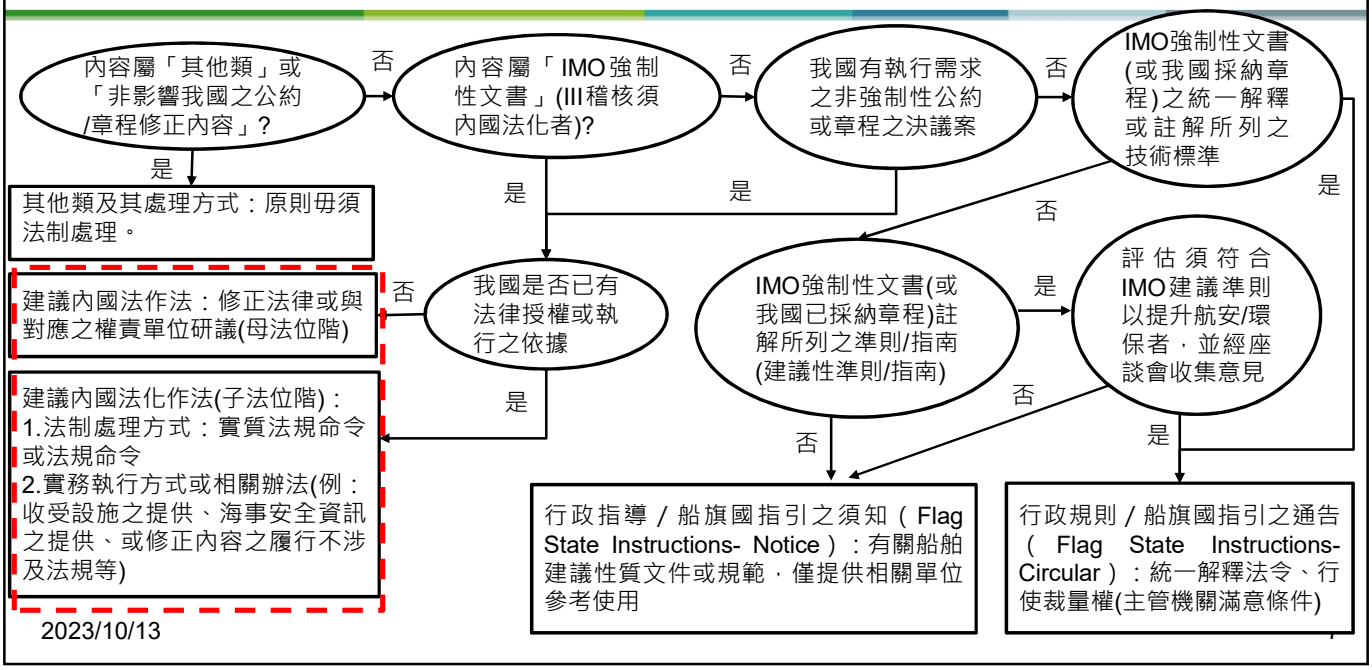
內國法化評估流程(一)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY



內國法化評估流程(二)

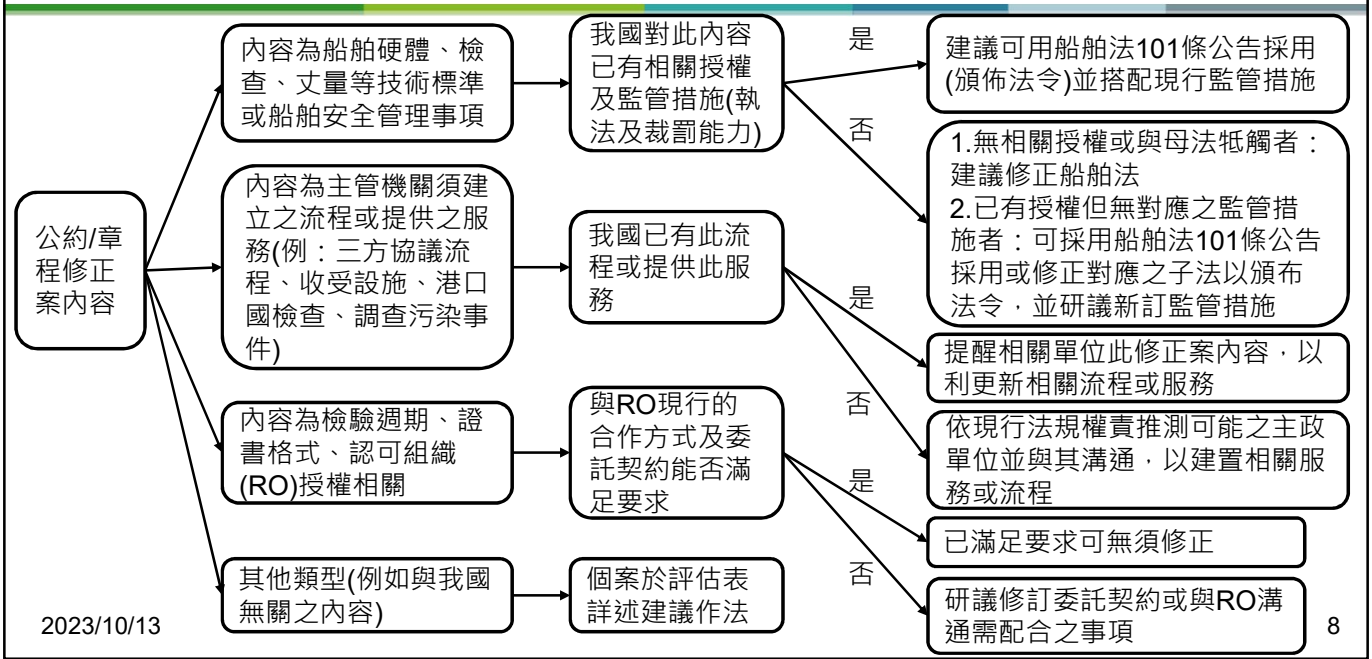
財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY



2023/10/13

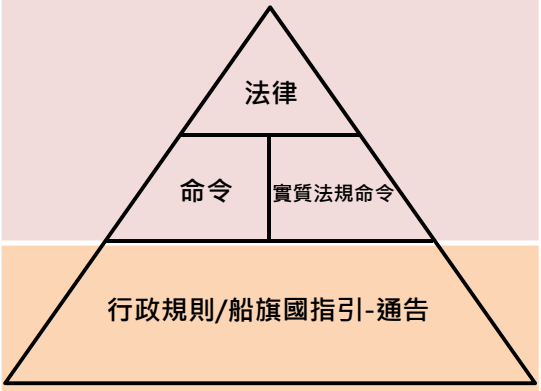
IMO強制性文書內容對應之內國法化

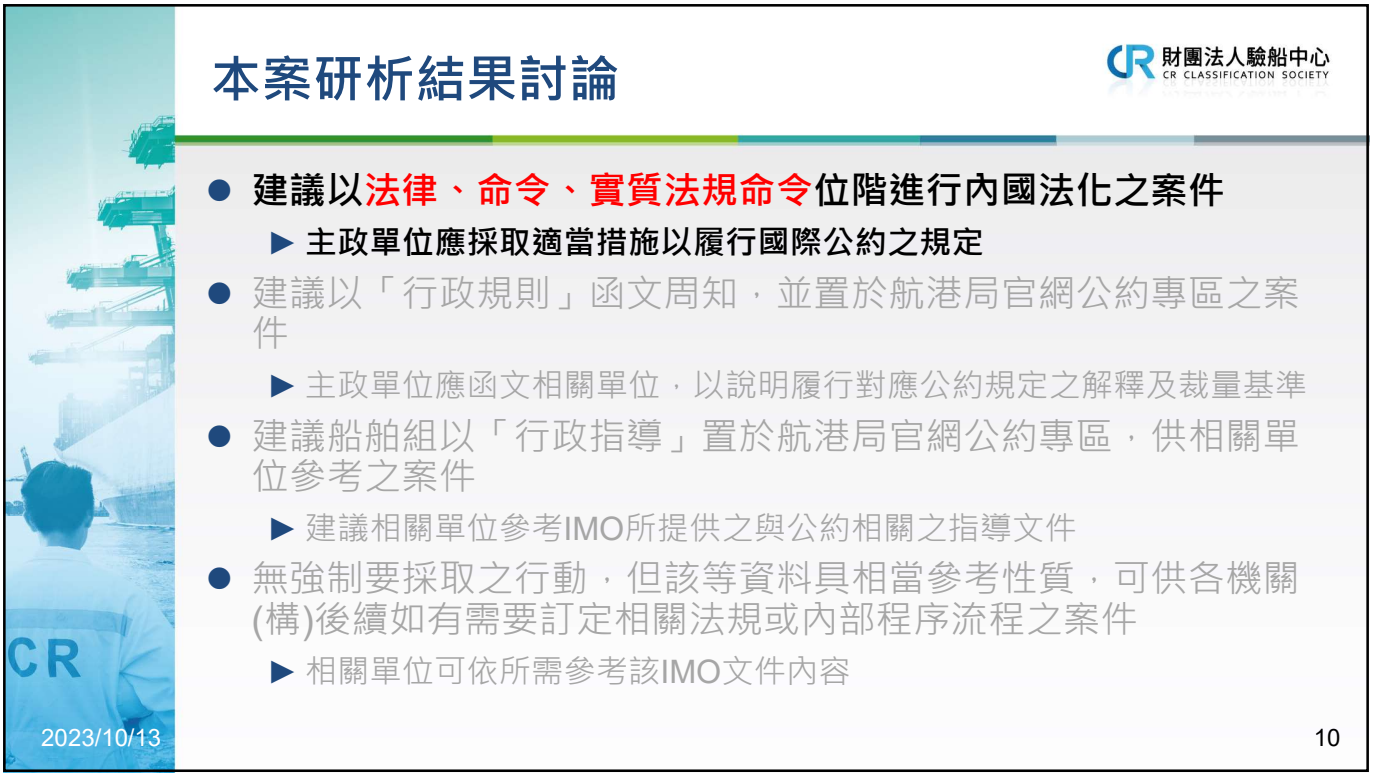
財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY



2023/10/13

8

IMO文書分類	對應法律位階	我國因應處理方式之原則
IMO強制性文書(或我國有執行需求等所採納之非強制性公約或章程)		建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化，包含： ➢ 立法並有相關罰則 ➢ 港口國管制檢查 ➢ 授權人員簽發證書、律定檢驗週期 ➢ 證書格式以及語言 ➢ 豁免、等效之通報....
IMO非強制性文書，屬： ➢ 性能標準、統一解釋 ➢ 公約/章程註解之準則/指南(經評估須符合IMO建議之標準者)	**行政規則/船旗國指引-通告**	為協助下級機關或屬官統一解釋法令、認定事實、行使裁量權。建議以「行政規則」函文周知，並置於航港局官網公約專區，訂頒解釋性規定及裁量基準
IMO非強制性文書，屬： ➢ 公約/章程註解之準則/指南(建議性者) ➢ 非公約/章程註解之準則/指南	**行政指導/船旗國指引-須知**	職權事務範圍內，以建議(不具法律上強制力)方法，請特定人為一定作為或不作為之行為。建議以「行政指導」置於航港局官網公約專區，供相關單位參考
• 宣導性質、未產出具體內容之資訊性文件 • 非影響我國之公約/章程	**其他**	無強制需採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供後續如有需要訂定相關法規或程序可使用



建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化作法
MSC.547 (107)	2009年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程修正案	航港局船舶組	2024.01.01	明確禁止新造或現成海上移動式鑽探裝置(MODU)安裝含石綿之設備。	建議配合最近一次船舶法第101條公告程序一起公告採用
MEPC.361 (79)	MARPOL附錄VI修正案-有關地中海硫氧化物和顆粒物質排放管制區	航港局船舶組	2024.05.01 (2025.05.01實施)	將地中海水域納入硫氧化物和微粒物質排放管制區(SOx ECA)。我國籍船舶航行於ECA者應符合排放規定	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序
MEPC.362 (79)	MARPOL附錄VI修正案-有關北極水域港口區域收受設施，燃料交付單(BDN)應包含之資訊及應提交給IMO船舶燃料消耗資料庫之資訊	航港局船舶組	2024.05.01	要求燃料供應商於燃料交付單(BDN)中敘明燃料閃點，並提具相關佐證資料我國籍船舶應配合使用新版BDN	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化作法
MEPC.360 (79)	MARPOL附錄V修正案-有關北極水域港口收受設施及垃圾紀錄簿	航港局船舶組 航港局港務組	2024.05.01	擴大垃圾紀錄簿適用範圍至國際航線總噸位100以上未滿400之船舶	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條以及商港法第75條公告採用程序。(包含要求國籍船符合規定及納入港口國管制檢查)
MSC.521 (106)	1974年海上人命安全國際公約修正案	航港局船舶組 航港局港務組	2024.07.01	新增載運工業人員(IP)船舶之相關要求，並明訂工業人員不屬於乘客	船舶法正因應本案規定辦理相關修法程序以納入相關概念及定義。 建議待船舶法修正通過後，再依據船舶法第101條及商港法第75條辦理公告採用。 並建議同時公告採用MSC.418(97)決議案以利與國際公約規定接軌，即我國船舶可按照本決議案之規定，在2024年7月1日前依據MSC.418(97)決議案申請認可，並於公約生效後符合相關追溯規定，以載運超過12名工業人員投入營運。

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化作法
MSC.527(106)	國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)	航港局船舶組 航港局港務組	2024.07.01	訂定有關工業人員(IP)船舶之細節要求(包含船舶硬體標準、人員訓練、兼載危險品之規定)。	航港局船舶組、航港局港務組建議待船舶法修正通過後，再依據船舶法第101條以及商港法第75條辦理公告採用，使用該章程之證書格式。 航港局船舶組： 待船舶法通修正通過後，依據船舶法授權新增工業人員相關子法，以規範國輪應遵循之規則。(補充：因該子法部分技術標準仍用知該章程，故仍有採納之必要)
MSC.526(106)	國際載運散裝化學危險品船舶構造與設備章程修正案	航港局船舶組	2024.07.01	修正破損穩度中有關水密門之要求，以與SOLAS一致。	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化作法
MSC.525(106)	2011年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程修正案	航港局船舶組	2024.07.01	(1)中檢及換證檢驗時散裝船壓載水艙檢查(註：不含船齡 0~5 年中檢)：塗層狀況未達「狀況良好」者，若該次不換新/處理，則後續每年都須針對該艙檢驗。 (2)船齡超過20年且船長150m以上之雙殼散裝船，換證檢驗時，鄰近貨艙之空艙塗層屬「狀況欠佳」，若該次不換新/處理，或從建造時就沒有採用硬塗層，則後續每年都須針對該空艙檢驗	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序
MSC.539(107)	國際海事固體散裝貨物章程修正案	航港局船舶組	2025.01.01	1.新增貨物密度之定義。 2.更新散裝固體貨物清單	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序
MEPC.369(80)	壓艙水紀錄簿格式之BWM公約附件修正案	航港局船舶組	2025.02.01	更新壓艙水紀錄簿格式以及填寫方式	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化作法
MSC.520(106)	1974年海上人命安全國際公約修正案	航港局船舶組	2026.01.01	要求船舶燃料交付單(BDN)應包含閃點符合規定之證明	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序
MSC.532(107)	1974年海上人命安全國際公約修正案	航港局船舶組	2026.01.01	1.新增起重設備以及操錨用絞機之設備要求 2.消防設備禁用全氟辛烷磺酸(PFOS) 3.要求總噸位三千以上新造貨櫃船、散裝船安裝電子傾斜儀 4.對船長24公尺以上之漁船、總噸位300以上且娛樂用遊艇總噸位300以上但未滿500之貨船，新增航行極區之要求	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序 電子傾斜儀之規定以及船上起重設備/操錨用絞機之性能要求，建議後續可評估是否於船舶設備規則中納入相關規定，以提升船舶安全性。

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化作法
MSC.523(106)	國際船舶載運散裝液化氣體構造及設備章程修正案	航港局船舶組	2026.01.01	對於低溫使用之材料，納入高錳沃斯田鋼之相關應用及測試要求	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序
MSC.524(106)	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程修正案	航港局船舶組	2026.01.01	同上	同上
MSC.534(107)	1974年海上人命安全國際公約1988年議定書修正案	航港局船舶組	2026.01.01	修正貨船安全設備證書以及貨船安全證書，於船型欄位新增貨櫃船(僅為證書格式修正)	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序
MSC.535(107)	國際救生設備章程(LSA Code)修正案	航港局船舶組	2026.01.01	新增對全圍蔽救生艇通風設備之要求。(適用2029.01.01以後安裝上船者)	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序
MSC.537(107)	2000年高速船安全國際章程修正案	航港局船舶組	2026.01.01	1.消防設備禁用全氟辛烷磺酸(PFOS) 2.修正高速船安全證書設備紀錄頁中，浸水衣數量之填寫方式(僅為格式修正)	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議案	標題	建議主政單位	生效日期	內國法化重點	建議內國法化作法
MSC.538(107)	國際船舶極區水域營運章程修正案	航港局船舶組	2026.01.01	對於會航行至極區，且船長24公尺以上之漁船、總噸位300以上且娛樂用遊艇，以及總噸位300以上但未滿500之貨船，新增航行安全要求	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序
MSC.543(107)	2008年特種用途船舶安全章程修正案	航港局船舶組	2026.01.01	修正特種用途船舶安全證書設備紀錄頁中，有關浸水衣數量之填寫方式(僅為格式修正)	於生效日前半年開始辦理船舶法第101條公告採用程序

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件(其他)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

相關文件編號	建議主政單位	標題	後續建議做法
MEPC.362(79)	經濟部	MARPOL附錄VI修正案-有關北極水域港口區域收受設施，燃料交付單(BDN)應包含之資訊及應提交給IMO船舶燃料消耗資料庫之資訊(2024年5月1日生效)	建議可評估是否制定相關機制，控管我國船舶燃料供應商於加油時出具相關閃點證明文件，以符合公約規定。
MSC.520(106)		1974年海上人命安全國際公約修正案(2026年1月1日生效)	
MSC.540(107)	航港局船員組	1978年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約修正案(2025年1月1日生效)	本次修正案允許締約國簽發船員電子證書(補充：IMO並未禁止日後使用紙本證書，而是紙本跟電子皆可使用) 建議可評估我國船員相關證書後續是否使用電子證書，並可參考MSC.541(107)以及MSC.1/Circ.1665之指引，制定相關要求及認證方式。
MSC.541(107)		航海人員訓練、發證及航行當值標準章程A部分修正案(2025年1月1日生效)	

建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件(其他)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

相關文件編號	建議主政單位	標題	後續建議做法
MEPC.360(79)	農業部漁業署	MARPOL附錄V修正案-有關北極水域港口收受設施及垃圾紀錄簿(2024年5月1日生效)	建議可評估後續是否/如何訂定我國籍漁船備有相關垃圾紀錄簿之監管方式。
MEPC.369(80)	農業部漁業署	壓艙水紀錄簿格式之BWM公約附件修正案(2025年2月1日生效)	建議可評估後續是否/如何訂定我國籍漁船備有相關壓艙水紀錄簿之監管方式
MSC.532(107)	農業部漁業署	1974年海上人命安全國際公約修正案(2026年1月1日生效)	因現行漁船航行水域由於漁政機關核定，建議可評估後續是否/如何訂定我國籍漁船若航行極區之監管方式
MSC.538(107)		國際船舶極區水域營運章程修正案(2026年1月1日生效)	

本案研析結果討論

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件
  - ▶主政單位應採取適當措施以履行國際公約之規定
- **建議以「行政規則」函文周知，並置於航港局官網公約專區之案件**
  - **▶主政單位應函文相關單位，以說明履行對應公約規定之解釋及裁量基準**
- 建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網公約專區，供相關單位參考之案件
  - ▶建議相關單位參考IMO所提供之與公約相關之指導文件
- 無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件
  - ▶相關單位可依所需參考該IMO文件內容

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

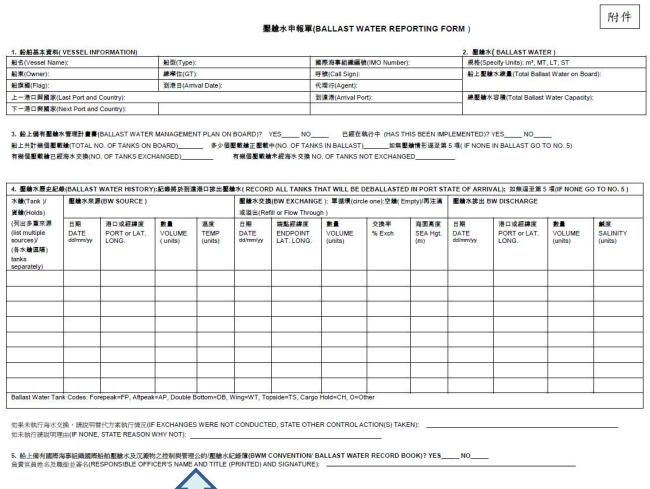
財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	通知單位
MEPC.381(80)	MARPOL附錄I規則15.3、15.5及34.3~34.5特殊區域排放要求於紅海和亞丁灣生效之日期	航港局船舶組	通知MARPOL附錄I特殊區域排放要求將於2025年1月1日起於紅海和亞丁灣生效	我國航港局船員組 農業部漁業署、輪船商業同業公會全國聯合會
MEPC.382(80)	MARPOL附錄V規則6特殊區域排放要求於紅海生效之日期	航港局船舶組	通知MARPOL附錄V特殊區域排放要求將於2025年1月1日起於紅海生效	我國航港局船員組 農業部漁業署、輪船商業同業公會全國聯合會
BWM.2/Circ.80	壓艙水紀錄保存及報告指南	航港局船舶組	協助填寫壓艙水紀錄簿(BWRB)，並提供新版壓艙水報告表格(BWRF)以及自願逐艙記錄壓艙水操作之表格	航港局港務組、航務中心(PSC)、我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

2023/10/13 21

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY


附件

壓艙水申報單(BALLAST WATER REPORTING FORM)

現行「商港港務管理規則」第三條第二項之附件格式

BWM.2/Circ.80範例格式


APPENDIX 2

EXAMPLE BALLAST WATER REPORTING FORM

新增登載資訊如：船舶MMSI編號、裝有壓載水之艙櫃數量、船舶建造日期、壓艙水處理方式、壓艙水管理系統之設備資訊(如廠商)、壓艙水證書相關資訊及前次檢驗時間、相關人員等；並調整壓艙紀錄之填寫方式，新增艙櫃容量、壓艙水處理方式、壓艙水交換/洗艙需填寫之項目等。

22

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	通知單位
MEPC.1/Circ.795/Rev.7	防止船舶污染國際公約附錄VI之統一解釋	航港局船舶組	1.使用生質燃料(Biofuel)及合成燃料之要求； 2.蒸發氣體需計入燃料消耗數據收集 3. 回報 Required EEDI 跟 Attained EEDI之時機； 4.碳強度指標(CII)評級符合聲明填寫方式； 5.船舶能源效率管理計畫第III部份(SEEMP Part III)的3年執行計畫起算年之判定； 6.CII矯正計畫之目標年計算方式；	航港局港務組、經濟部、臺灣港務股份有限公司、航務中心(PSC)、認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會、燃料供應商
MEPC.1/Circ.795/Rev.8			7.針對使用電子燃料交付單(BDN)應具備之功能，包含應防止被編輯、修改或修訂，並可透過追蹤編號、浮水印、日期和時間戳章、二維碼(QR Code)、GPS座標或其它驗證方法進行驗證	

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	通知單位
MSC.263(84)/Rev.1 與 MSC.1/Circ.1259/Rev.9	船舶遠距離識別和追蹤之性能標準和功能要求以及遠程識別與追蹤系統技術文件第I部分	航港局船舶組	1.針對LRIT應用服務商(ASP)以及LRIT數據中心之傳輸資料內容要求，新增船型(Type of ship)項目；並取消要求數據中心公布費用等條文。 2.更新LRIT之技術規範	航港局航安組、認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會LRIT數據中心、LRIT應用服務商
MEPC.364(79)	2022年新船能源效率設計指數(EEDI)達成值之計算方法準則	航港局船舶組	修正 EEDI達成值之計算方法準則：納入乙烷之相關參數，並澄清軸發電機扣除值以及載重線之計算規定。	我國認可組織(RO)、環境部、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
MEPC.365(79) MEPC.374(80)	2022年能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證準則及其修正案	航港局船舶組	修正2022年能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證準則，更新相關參考文獻版次。 澄清在計算裝載率(filling rate)時應依據IGF及/或IGC章程的艙櫃裝載限制值(loading limit)	我國認可組織(RO)、環境部、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	通知單位
MEPC.368(79)	2014船上焚化爐標準規格 (MEPC.244(66)決議案)修正案	航港局船舶組	澄清關於焚化爐之廢物堆放空間之防火要求，僅須符合SOLAS第II-2章即可。	我國認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
MEPC.370(80)	壓艙水管理和壓艙水管理計畫製定準則(G4)(MEPC.127(53)決議案)修正案	航港局船舶組	修正壓艙水紀錄保存、報告以及壓艙水紀錄程序之相關內容。	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
MEPC.371(80)	壓艙水交換準則(G6)(MEPC.288(71)決議案)修正案	航港局船舶組	修正壓艙水紀錄保存/報告以及報告格式所引用之文件。	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
MEPC.375(80)	2021年為符合現成船能源效率指數(EEXI)而採用的軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則修正案(MEPC.335(76)決議案)	航港局船舶組	1.澄清使用儲備功率時應提交哪些佐證文件(例如遇到的預期海況)及相關紀錄給主管機關或RO進行驗證 2.新增儲備功率使用之報告格式以統一回報格式	我國認可組織(RO)輪船商業同業公會全國聯合會

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

儲備功率使用之報告格式

APPENDIX

FORMAT FOR REPORTING OF EPL/SHAPOLI OVERRIDE ACTIVATION, USE OF A POWER RESERVE AND REACTIVATION OF EPL/SHAPOLI

Ship type:
IMO number:
DWT:
GT:
Maximum unlimited shaft/engine power (kW):
Limited shaft/engine power (kW):

Table 1

Date (dd/mm/yyyy)	Time (UTC)	Position		Override activation/Reactivation	Reason for using the power reserve[1]	Beaufort number[2]	Wave height[2]	Ice condition[2]
		Longitude	Latitude					

[1] Reason for override (select at least one option):
.1 operating in adverse weather
.2 operating in ice-infested waters
.3 participation in search and rescue operations
.4 avoidance of pirates
.5 engine maintenance
.6 description of other reasons consistent with regulation 3.1 of MARPOL Annex VI

[2] Beaufort number and wave height or ice condition, as applicable, to be entered in case of using the power reserve under adverse weather condition.

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	通知單位
MEPC.1/Circ.905	有關使用生質燃料於防止船舶污染國際公約附錄VI規則26、27及28(DCS與CII)之臨時指南	航港局船舶組	有關使用生質燃料之船舶，MPEC 80批准一臨時性指南(2023年10月1日生效)，提供生質燃料C_f的計算方式	我國認可組織(RO)燃料供應商、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
BWM.2/Circ.66/Rev.4 BWM.2/Circ.66/Rev.5	船舶壓艙水及沉積物管理國際公約及壓艙水管理系統章程之統一解釋	航港局船舶組	1. 有關壓艙水管理系統(BWMS)之調試試驗時機、證書填寫方式，以及構件精度校正/檢查之時機，提供統一解釋。 2. 有關船舶經重大改裝後，其應符合D-2標準之時程及國際壓艙水管理證書上填寫欄位內容之解釋。	我國認可組織(RO)輪船商業同業公會全國聯合會、造船廠
MSC.188(79)/Rev.2	經修訂之符合海上人命安全國際公約(SOLAS)規則II-1/25 II-1/25-1 和 XII/12 之船舶水位探測器性能標準	航港局船舶組	說明若艙底水位探測器兼用水位，且安裝高度低於內底板上表面，則應從舭水井(bilge well)底部開始測量往上0.3公尺	我國認可組織(RO)造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	通知單位
MSC.530(106)	經修訂之電子海圖顯示和資訊系統(ECDIS)性能標準	航港局船舶組	因應ECDIS設備已有最新發展(如電子航海圖傳輸更新功能)故更新設備之性能標準	我國認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.544(107)	經修訂之救生設備測試建議案(MSC.81(70)決議案)修正案	航港局船舶組	修正救生衣、浸水衣、救生筏全圍蔽救生艇、硬式快速救難艇以及充氣式快速救難艇之測試要求。	我國認可組織(RO)、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會、救生設備之服務供應商
MSC.1/Circ.1276/Rev.1	經修訂之海上人命安全國際公約第II-2章統一解釋	航港局船舶組	修正原先該通告統一解釋之文字，以與SOLAS公約內容寫法一致，明確相關規定適用範圍	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1307/Rev.1	船舶符合傳輸遠距識別與追蹤系統(LRIT)資訊要求之檢驗發證指南	航港局船舶組	補充海上移動式鑽探裝置可適用2009 MODU Code(僅文字修正，不影響實質內容)	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、LIRT應用服務商(ASP)

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	通知單位
MSC.1/Circ.1315/Rev.1	經修訂之用於保護載運散裝液化氣體船舶之固定式乾粉滅火系統認可準則	航港局船舶組	1. 對於乾粉滅火系統，新增對於乾粉之測試內容。 2. 用於保護液化氣體船舶之固定式乾粉滅火系統，將不限制其成分(過去僅能用碳酸氫鈉或碳酸氫鉀)。	我國認可組織(RO)造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1362/Rev.2	海上人命安全國際公約第II-1章之統一解釋	航港局船舶組	新增對於SOLAS 第II-1章規則3-8(拖曳和繫泊設備)以及13.2.3(客船艙壁甲板下方水密艙壁之開口)之解釋。	我國認可組織(RO)輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1387	經修訂之應用於機艙空間之固定式水基區域消防系統認可準則	航港局船舶組	針對機艙空間之固定式水基區域消防系統，提供系統、佈置以及測試之標準，以供認可相關設備時使用。	我國認可組織(RO)造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1387/Corr.1	經修訂之應用於機艙空間之固定式水基區域消防系統認可準則(勘誤)		IMO 修正原通告(MSC.1/Circ.1387)測試範例標示缺漏之問題。	

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	通知單位
MSC.1/Circ.1395/Rev.6	可免除固定式滅火系統或固定式滅火系統對其無效的固體散裝貨物清單	航港局船舶組	修正可免除固定式滅火系統或固定式滅火系統對其無效的固體散裝貨物清單修正可免除固定式滅火系統之貨物種類清單	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1430/Rev.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	航港局船舶組	將原本通告內「淨空高度(free height)」一詞修正為「高度(height)」以避免誤會(註：將影響固定式水基滅火系統安裝高度)	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會，以及造船廠
MSC.1/Circ.1454/Rev.2	制定和批准可能液化或動態分離的固體散裝貨物的取樣、測試和控制水分含量程序之準則	航港局船舶組	對於固體散裝貨物的取樣、測試和控制水分含量程序，納入動態分離(Dynamic separation)之概念	航務中心(PSC)、輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1537/Rev.2	2008年國際完整穩度章程之統一解釋	航港局船舶組	澄清該統一解釋對於對泛水角度(øf)之解釋之定義適用於該通告Part A(強制性規定)及Part B(建議性) (註：不影響實務做法)	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	通知單位
MSC.1/Circ.1655	海上人命安全國際公約第II-2章之統一解釋	航港局船舶組	針對A級隔艙之通風導管(ventilation ducts)或其套管之防火要求；以及管件、電纜及通風管道貫穿B級防火隔艙之要求，提供統一解釋	我國認可組織(RO)、造船廠以及輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1667	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)中有關燃料準備室不得位於露天甲板之統一解釋	航港局船舶組	澄清燃料艙接頭空間要求應用於非露天甲板上之燃料準備室之設計規定	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1668	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)中有關液化天然氣(LNG)加注船上安裝之加注歧管布置之統一解釋	航港局船舶組	澄清LNG加注船配備額外之貨物轉運設備(包括轉運裝載臂、加油臂、轉運軟管、減速器、短管件和轉運軟管捲盤)，應被視為貨物歧管的一部分，符合IGC貨物區火災探測和防火規則第11.3.1.4 11.3.1.5、11.4.1、11.4.3和18.10.3.2段的規定	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	通知單位
MSC.1/Circ.1669	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)之統一解釋	航港局船舶組	針對液化氣體船之新船檢驗發證，以及對於驗船師之檢驗方式提供指引	我國認可組織(RO)輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1670	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)之統一解釋	航港局船舶組	對國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code) 9.2.2條所述：「將燃料輸送到燃料消耗裝置之管路系統，其設計應能在一道屏壁(barrier)失效時，不會導致管路系統洩漏到周圍區域，從而對船上人員、環境或船舶造成危害」提供統一解釋	我國認可組織(RO)輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1673	海上人命安全國際公約第II-1章規則1.1.3之統一解釋	航港局船舶組	SOLAS第II-1章中，所述「2024年1月1日之前建造的船舶」和「2024年1月1日以後建造之除散裝船和液貨船以外之多貨艙貨船」之適用範圍提供統一解釋	我國認可組織(RO)輪船商業同業公會全國聯合會

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	通知單位
MSC.1/Circ.1674	國際救生設備章程(LSA Code)、1994年及2000年國際高速船安全章程(HSC Code)之統一解釋	航港局船舶組	救生艇及救難艇中使用LED防水手電筒之要求提供解釋。 1. 如果LED電子手電筒中任何一個LED燈泡發生故障不影響其他LED燈泡正常工作，則不需要備用LED燈泡； 2. 可以接受提供額外的防水手電筒作為一套備用電池和備用燈泡之替代方案。	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1676	符合MSC.511(105)、MSC.511(12)、MSC.511(105)決議案修訂之新版全球海上遇險及安全系統(GMDSS)設備性能標準可用性之延期	航港局船舶組	通知原定2024年1月1日以後安裝之特高頻無線電(VHF)、中頻(MF)、中高頻(MF/HF)無線電和Inmarsat-C需符合新性能標準，但因實務上不可行，故邀請各會員國可考量將新版性能標準之適用時間點延後至2028年1月1日	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

建議船舶組以「行政規則」函文周知並置於航港局官網公約專區之案件(建議於公約/公約修正案生效後處裡者)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	建議主政單位	該文件重點	建議處理時程	通知單位
MEPC.372(80)	壓艙水管理公約電子紀錄簿使用準則	航港局船舶組	提供有關壓艙水管理公約電子紀錄簿之認可方式以及聲明書格式	建議於MEPC 81採納BWM公約修正案後處理	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會
MEPC.379(80)	安全與無害環境船舶資源回收國際公約 第2章	航港局船舶組	將環丁烴(Cybutryne)列入危害物質清單之監管範疇	因該公約預計2025年6月26日生效，故可配合屆時公約生效時程同步處理	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、造船廠
MSC.1/Circ.1662與 MSC.1/Circ.1663	操錨用絞機準則與起重設備準則	航港局船舶組	訂定操錨用絞機與起重設備之相關設計/施工/安裝要求、試驗及查驗規定、相關證明文件，以及船上操作之建議	建議配合MSC.532(107)(2026年1月1日)生效後再處理	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

本案研析結果討論

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件
  - ▶主政單位應採取適當措施以履行國際公約之規定
- 建議以「行政規則」函文周知，並置於航港局官網公約專區之案件
  - ▶主政單位應函文相關單位，以說明履行對應公約規定之解釋及裁量基準
- **建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網公約專區，供相關單位參考之案件**
  - ▶**建議相關單位參考IMO所提供之與公約相關之指導文件**
- 無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件
  - ▶相關單位可依所需參考該IMO文件內容

建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網公約專區供相關單位參考之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	備註(相關單位)
MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2	海上網路風險管理準則	IMO針對網路風險管理，提供相關影響要素，並整理易受攻擊之項目以及相關行業標準提供各相關單位參考。 (補充：本案有提供全文中文翻譯)	航港局各業務組、認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會
MSC.1/Circ.1503/Rev.2	電子海圖顯示與資訊系統(ECDIS)–最佳實踐指南	本指南旨在協助電子海圖顯示與資訊系統(ECDIS)順利且安全的在船上使用。鼓勵配備ECDIS之船舶營運人等使用本指南，以提高對ECDIS之理解程度，並增進使用ECDIS之有效性及安全性。	航港局船員組、我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網 公約專區供相關單位參考之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	備註(相關單位)
MEPC.376(80)	海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則	海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA準則)，船舶使用能源的溫室氣體範疇涵蓋至燃料自開採/產製到最終使用(Well to Wake)的概念。除計算CO2排放量外，CH4及N2O亦依全球暖化潛勢(GWP100)換算成二氧化碳當量(CO2e)並納入計算。 該準則主要分成五個主要內容：生產途徑、永續性燃料生命周期標籤、預設排放值及實際排放值，以及驗證與認證	主管機關、輪船商業同業公會全國聯合會、我國認可組織(RO)
MEPC.378(80)	2023年管控船舶生物附著以減少侵入性水生物種轉移準則	IMO針對管控船舶生物附著以減少侵入性水生物種轉移提供之建議，包含生物附著管理計畫(BFMP)格式和生物附著紀錄簿格式	環境部、農業部、海洋委員會、輪船商業同業公會全國聯合會、我國認可組織(RO)

建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網 公約專區供相關單位參考之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	備註(相關單位)
MEPC.1/Circ.906	經修訂之降低航運造成之水下輻射噪音以解決對海洋生物不利影響之準則	1.船舶航行於海洋時所產生的水下輻射噪音(URN)會對海洋哺乳類動物、魚類等海洋生物造成不良影響 2.本準則重點內容如下： 2.1確定船舶產生URN的主要因素(與螺槳、船型船上機械、艉流以及操作和維護有關)，以及提供設計單位、造船廠、船東可以採取的一般方法。 2.2提供水下輻射噪音降低管理計畫及其範例樣本可作為工具應用於船舶營運、設計、建造及改裝藉以實現船舶降噪 2.3提供適用新船和現成船設計、技術、操作和維護的水下輻射噪音降低方法概要	輪船商業同業公會全國聯合會、我國認可組織(RO)、造船廠船舶設計公司
MSC.1/Circ.1374/Rev.1	有關禁止船上使用石綿之資訊	提供船上現有含石綿墊片之後續處理方式	我國認可組織(RO)、環境部(原環保署)化學物質管理署、造船廠、輪船商業同業公會全國聯合會

本案研析結果討論

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 建議以法律、命令、實質法規命令位階進行內國法化之案件
  - ▶主政單位應採取適當措施以履行國際公約之規定
- 建議以「行政規則」函文周知，並置於航港局官網公約專區之案件
  - ▶主政單位應函文相關單位，以說明履行對應公約規定之解釋及裁量基準
- 建議船舶組以「行政指導」置於航港局官網公約專區，供相關單位參考之案件
  - ▶建議相關單位參考IMO所提供之與公約相關之指導文件
- **無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件**
  - ▶**相關單位可依所需參考該IMO文件內容**



2023/10/13

39

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	相關單位
MEPC.366(79)	邀請會員國鼓勵港口與海運業界之間自願合作以減少船舶溫室氣體排放	IMO為減少船舶溫室氣體排放針對會員國主管機關、港口主管機關及其他利益攸關方提供相關船舶溫室氣體之減排措施並鼓勵針對CII評為A級或B級之船舶提供獎勵	航港局企劃組、航港局港務組、航港局航務組、經濟部環境部、輪船商業同業公會全國聯合會、臺灣港務股份有限公司
MEPC.367(79)	鼓勵會員國發展並提交自願國家行動計畫以解決船舶溫室氣體排放	IMO鼓勵會員國參與相關節能減排計畫，並提供國家行動計畫之建議措施	航港局企劃組、航港局港務組、航港局航務組、經濟部環境部、輪船商業同業公會全國聯合會、臺灣港務股份有限公司
MSC.528(106)	為確保海上人命安全海上遇險人員救援和倖存者安全登岸之合作建議案	IMO提供執行搜救時可採取之行動建議	航港局航安組、航港局船員組、海洋委員會海巡署、輪船商業同業公會全國聯合會中華海員總工會、中華民國船長公會

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	相關單位
MSC.1/Circ.797/Rev.38 MSC.1/Circ.797/Rev.39	IMO秘書長依據航海人員訓練、發證及航行當值標準章程(STCW Code)第A-I/7節維護適格人員之名單	IMO定期更新STCW之適格人員(competent persons)名單	航港局船員組
MSC.1/Circ.892/Rev.1	搜救機關(構)警報指南	為增進搜救效率，IMO提供向搜救機關(構)通報時，應提供之資訊建議；並針對自身遇險或發現他船遇險時，提供判斷流程之建議	航港局航安組、航港局船員組、聯合會、國家搜救指揮中心、海洋委員會海巡署、基隆海岸電台總台、台北任務管制中心、勤務指揮中心、中華民國全國漁會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、中華民國船長工會、中華海員總工會

2023/10/13 41

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	相關單位
MSC.1/Circ.1164/Rev.26 MSC.1/Circ.1164/Rev.27	公布關於1978年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)締約方提交有關獨立評估報告之資訊，經MSC確認所傳遞之資訊，表明該締約方充分且完全實施該公約相關規定	更新經IMO確認已充分實施STCW公約之締約國清單	航港局船員組
MSC.1/Circ.1376/Rev.5	遠程識別與追蹤系統服務計畫之連續性	針對LRIT資訊傳輸，IMO補充說明：LRIT數據交換(IDE)發生故障時，若該IDE具備多個災難恢復(Disaster Recovery, DR)站則應事先指定DR站切換之優先順序	航港局航安組、LRIT數據中心、LRIT應用服務商

2023/10/13 42

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	相關單位
MSC.1/Circ.1403/Rev.2	航行警告電傳接收機手冊	配合SOLAS更新相關無線電設備名稱，將safetynet(Inmarsat)改為International EGC，並刪除舊型設備之相關內容(如窄頻直接印字設備(NBDP))。並提供搜救資訊之內容範例	航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家傳播通訊委員會、基隆海岸電台、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
MSC.1/Circ.1656	船舶於遇險情況下全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之操作指南	IMO將經認可之可攜式衛星服務(Recognized mobile satellite system)之概念納入，更新船舶於遇險情況下全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之操作指南	航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家通訊傳播委員會、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

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	相關單位
MSC.1/Circ.1657	船舶數位選擇呼叫(DSC)遇險警報之回應程序	IMO因應GMDSS現代化，刪除有關窄頻帶直接印字(NBDP)之相關內容，更新船舶數位選擇呼叫(DSC)遇險警報之回應程序。	航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家通訊傳播委員會、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
MSC.1/Circ.1658	遇險警報指南	IMO因應GMDSS現代化，刪除有關窄頻帶直接印字(NBDP)之相關內容，更新遇險警報應處程序	航港局航安組、航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會、國家通訊傳播委員會、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

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	相關單位
MSC.1/Circ.1659	透過國際增強型群組呼叫服務傳播搜索和救援相關信息的指南	透過國際增強型群組呼叫服務傳播搜索和救援相關信息的指南(提供藉由增強群呼(EGC)傳送搜救訊息之各單位權責	航港局航安組、航港局船員組、國家搜救指揮中心、海洋委員會海巡署、基隆海岸電台總台、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
MSC.1/Circ.1660	多人傷亡情況下應急個人無線電設備之訓練和操作指南	提供船舶使用緊急個人無線電設備 (Emergency Personal Radio Devices)時，相關船員要求以及對乘客應急演練之建議。 (註：此設備非國際公約強制要求配置者)	航港局船員組、輪船商業同業公會全國聯合會

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	相關單位
MSC.1/Circ.1661	傷亡案例和經驗教訓應用於船員教育和培訓之指導框架	IMO 鼓勵各會員國透過全球綜合航運資訊系統(GISIS)之海上傷亡和事故取得海上事故資訊，或回報相關海上事故，並可將相關事故案例及經驗應用於海員教育和培訓	航港局船員組
MSC.1/Circ.1665	船員電子證書使用準則	針對船員電子證書之管理、控制及認證提供相關指引，內容包含電子證書之驗證、安全保障、資料格式、物理保存方式、隱私等	航港局船員組
MSC.1/Circ.1675	國際航線船舶港口岸上電力供應(OPS)服務之安全操作臨時準則	岸上電力供應(OPS)之應用逐步增加故IMO提供OPS操作相關規定，包含通則、驗證及測試、操作、維護前的安全注意事項以及人員熟悉	航港局港務組、經濟部產業發展署(原工業局)、臺灣港務公司、輪船商業同業公會全國聯合會認可組織

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	相關單位
COLREG.2/Circ.78	分道通航制及相關措施	1. 提供通往切爾諾莫斯克(Chornomorsk)、敖德薩(Odesa)及皮夫登尼港(Pivdennyi ports)之分道通航制 2. 提供聖巴巴拉海峽(Santa Barbara Channel)之分道通航制	航港局航務組、輪船商業同業公會全國聯合會及中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會
SN.1/Circ.342	分道通航制外之其他路徑措施	1. 提供潮岬外海(Shio-no-Misaki)之推薦航線； 2. 修正加州沿岸應避開區域(A.711(17)決議案)； 3. 提供滑輪嶺(Pulley Ridge)之禁止錨泊區(no anchoring area)範圍； 4. 提供瓦登群島之貨櫃船建議分道通航制之建議	航港局航務組、輪船商業同業公會全國聯合會及中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	相關單位
MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2	典範課程的建置、審查和驗證指南	更新和標準化IMO典範課程的建置審查和驗證過程之建議，可做為後續相關典範課程的建置、審查和驗證程序之指引，可供參考	航港局船舶組、航港局船員組、航港局航安組、航港局港務組、航務中心
MSC-MEPC.6/Circ.21	安全、防污以及回報之國家聯絡點	IMO定期更新各國家聯絡點之相關資訊，可供參考	航港局航安組、航港局港務組、輪船商業同業公會全國聯合會、海洋委員會農業部漁業署

無強制要採取之行動，但該等資料具相當參考性質，可供各機關(構)後續如有需要訂定相關法規或內部程序流程之案件

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

決議(通告)案號	標題	文件摘要說明	相關單位
MEPC.380(80)	地中海西北部被指定為特別敏感海域	本案內容有對於中大型鯨類有整理相關建議性保護措施之資訊，可供參考	海洋委員會海洋保育署
MSC.529(106)	IMO認可大陸交通通信資訊中心(CTTIC)透過北斗衛星(BDMSS)提供海上移動衛星服務之聲明	告知IMO認可北斗衛星提供全球海上遇險與安全系統(GMDSS)服務	國家通訊傳播委員會
MSC.1/Circ.1460/Rev.4	船上安裝和使用VHF無線電通信設備之有效期限	通知特高頻無線電(VHF)將延至2028年1月1日以後第一次無線電檢驗前更換符合最新之標準。(原要求2024年1月1日以後第一次無線電檢驗前完成更換)	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會、國家通訊傳播委員會
MSC.1/Circ.1557/Rev.1	經修訂之危險區域分類(SOLAS 第II-1章規則45.11之應用)	對於電氣設備，IMO提供本文件整理SOLAS、IBC Code、IGC Code以及國際電工協會(IEC)準則之規定，供相關單位參考使用，並說明應優先考慮SOLAS以及IMO相關文件之要求	我國認可組織(RO)、輪船商業同業公會全國聯合會

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

增進船舶及海上人命安全
防止船舶對海洋造成污染
Since 1951

謝謝聆聽

財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

增進船舶及海上人命安全
防止船舶對海洋造成污染 Since 1951

112年度MSC、MEPC重要決議內國法化分析建議案-座談會

IMO重點議題分享

計畫執行單位：財團法人驗船中心
簡報人：葉德生 組長
2023年10月13日

Agenda

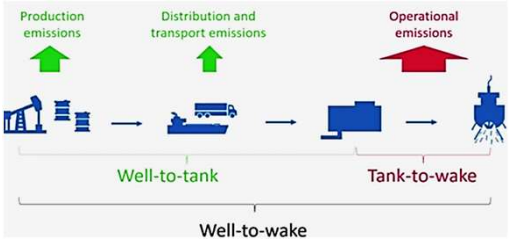
財團法人驗船中心
CR CLASSIFICATION SOCIETY

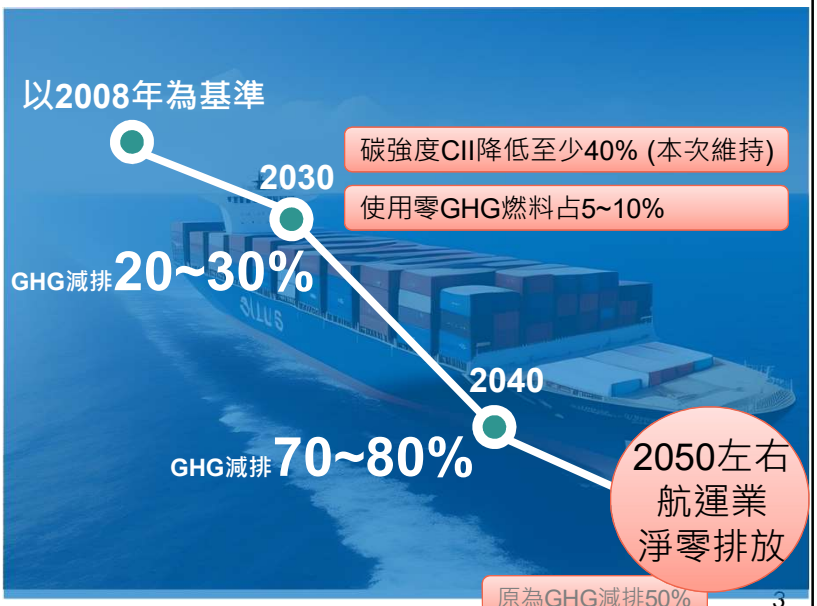
- 船舶溫室氣體排放議題
- 海上自主水面船舶(MASS)議題
- 安全與無害環境船舶資源回收國際公約

MEPC 80採納2023年降低船舶溫室氣體排放戰略

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 2050年左右達溫室氣體淨零排放(Net zero GHG emission)，「排放」與「清除」量平衡。允許生質燃料、合成燃料、岸電、碳捕捉等作法。
- 批准燃料「全生命週期(Well-to-Wake)」準則。避免航運業GHG排放轉移到其他行業。





3

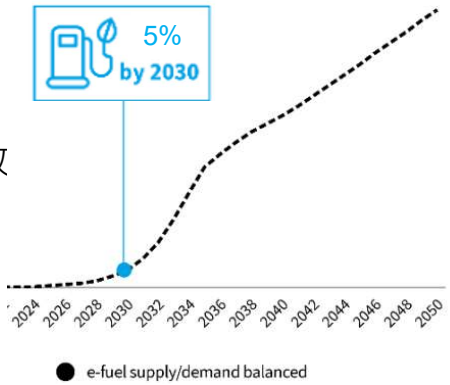
本次戰略目標重點要項(零排放燃料&技術)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 增加採用零(或接近零)溫室氣體排放的技術或燃料(能源)：
  - ▶2030年國際航線船舶所使用的能源占比，應至少有5%(最好能達到10%)來自零排放(或接近零排放的溫室氣體排放技術或燃料(能源)

註：國際航運5%能源約需0.5EJ

註：零排放(或接近零排放)的溫室氣體排放技術或燃料涵蓋航運可用的所有選項(例：風力推進、燃料電池、岸電等)





2023/10/13

4

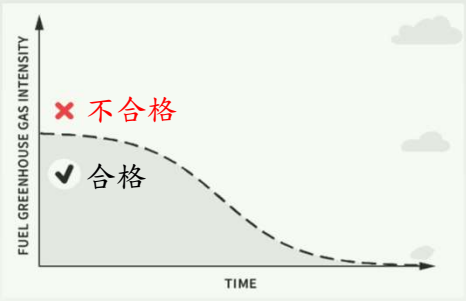
IMO MEPC 80會議中期措施討論進度

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

短期措施
EEXI、CII：
$\frac{gCO_2}{DWT \cdot nm}$

中期技術性措施GFS：
$\frac{gCO_2e}{MJ}$

技術性措施



將採GHG燃料標準(GFS)：
船舶使用的燃料或能源GHG強度不得超過規定值，標準逐漸加嚴

經濟性措施



對於GHG排放進行定價：
會員國對經濟性措施仍未達成共識，將繼續審議

下一步：預計於MEPC 81 (2024春季)確定措施，並於2027年生效

GFS與碳強度指標(CII)差異

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

名稱	CII	GFS
範疇	TtW	WtW
排放管制	CO_2	GHG, (CO_2,CH_4 ,N_2O)
計算單位	$\frac{gCO_2}{DWT(GT) \times nmile}$	$\frac{gCO_2e}{MJ}$
應對措施	提高營運能效或使用低(零)碳燃料	使用低溫室氣體強度(WtW)燃料

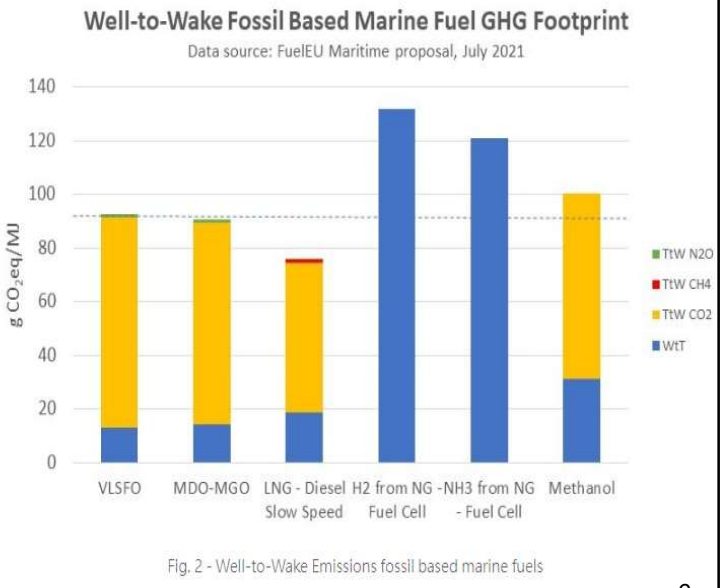


Fig. 2 - Well-to-Wake Emissions fossil based marine fuels

LCA準則針對不同fuel pathways給予其預設值

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 目前list of fuel pathways 包含：HFO, LFO, Diesel/Gas oil, LPG, LNG, Ethane, Diesel, DME, Methanol, Ethanol, Hydrogen, Ammonia
- 已給預設值(例：VLSFO,HSHFO...)者可直接使用預設值計算
- 尚未給預設值或欲採用低於預設值排放係數者，需先經第三方認證
- MEPC 80 會後成立通信組，繼續針對：燃料上船前之排放資料、船端排放之預設值、新減排技術核算方法等展開工作，並向MEPC 81提交報告

Group	Fuel type	Feedstock structure		Conversion/Production process		Fuel Pathway Code
		Feedstock Type	Nature/Carbon Source	Process Type	Energy used in the process	
HFO (VLSFO)	Heavy Fuel Oil (ISO 8217 Grades RME, RMG and RMK, 0.10 < S ≤ 0.50%)	Crude Oil	Fossil	Standard refinery process	Grid mix electricity	HFO(VLSFO)_f_SR_gm
HFO (HSHFO)	Heavy Fuel Oil (ISO 8217 Grades RME, RMG and RMK exceeding 0.50% S)	Crude Oil	Fossil	Standard refinery process	Grid mix electricity	HFO(HSHFO)_f_SR_gm

Fuel type	Fuel Pathway Code	WtT GHG intensity (gCO_{2eq}/MJ)	LCV (MJ/g)	Energy Converter	C_f CO_2 (gCO_2/g fuel)	C_f CH_4 (gCH_4/g fuel)	C_f N_2O (gN_2O/g fuel)
Heavy Fuel Oil (ISO 8217 Grades RME, RMG and RMK, 0.10 < S ≤ 0.50%)	HFO(VLSFO)_f_SR_gm	16.8	0.0402	ALL ICEs	3.114	0.00005	0.00018
Heavy Fuel Oil (ISO 8217 Grades RME, RMG and RMK exceeding 0.50% S)	HFO(HSHFO)_f_SR_gm	14.9	0.0402	ALL ICEs	3.114	0.00005	0.00018

燃料生命週期標籤(Fuel Lifecycle Label)

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- Fuel Lifecycle Label(FLL)需由第三方進行驗證，並考量到IMO之準則(預計未來制定)
- 可由不同認證機構來驗證FLL的Part A、Part B、Part C及Part E
- 混合燃料(例如20%生質柴油混入化石MGO)，計算時應依混合燃料中每種燃料的能源比例來決定相關GHG預設值或實際排放係數

Part A-1	Part A-2	Part A-3	Part A-4	Part A-5
Fuel type (blend)	Fuel Pathway Code	Lower Calorific Value (LCV, MJ/g)	share in fuel blend (%$MJ_{(LCV)}$ / $MJ_{(LCV)}$)	WtT GHG emission factor (GWP100, $gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$)

+

Part B-1	(Part B-2)[15]
Emissions credits related to biogenic carbon source (e_c, in gCO_2/g fuel based on GWP100)	Emissions credits related to source of captured carbon (e_{ccu}, in gCO_2/g fuel based on GWP100)

+

Part C-1	Part C-2	Part C-3
Value 1 (carbon source NOT taken into account): TtW GHG emission factor (GWP100, $gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$)	Value 2 (carbon source taken into account): TtW GHG emission factor (GWP100, $gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$)	Energy Converter

+

Part D	Part E
WtW GHG emission factor (GWP100, $gCO_{2eq}/MJ_{(LCV)}$) Note: Part D = Part A-5 + Part C-2	Sustainability (Certification)[16]

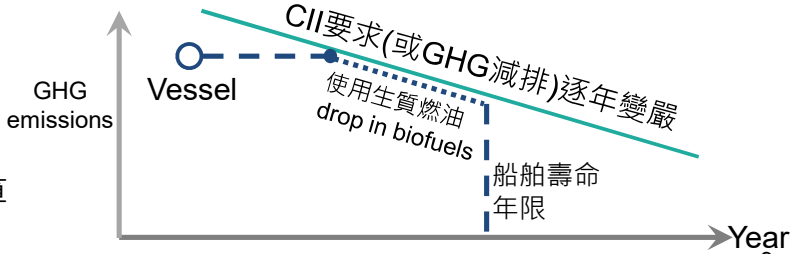
生質燃料在計算碳強度指標(CII)之臨時指南

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 背景：依MEPC.352(78)，CII計算時若燃料類型不在該準則提供之範疇內，則其二氧化碳排放係數(C_f)可考量由燃油供應商提供相關佐證文件後使用
- 本次批准生質燃料CII計算之臨時指南(2023年10月1日生效)
  - ▶ 此為實施LCA準則中的具體計算方式前的暫時性措施
  - ▶ 條件：經國際認證方案*確認符合永續性標準，且GHG_{WtW}與化石MGO相比，減少至少65%(即小於33 gCO_2e/MJ)
  - ▶ C_f：將其GHG_{WtW}乘以低熱質納入CII計算(該值不得低於0)
  - ▶ 混合燃料：C_f將依每種燃料的能源比例進行加權平均計算

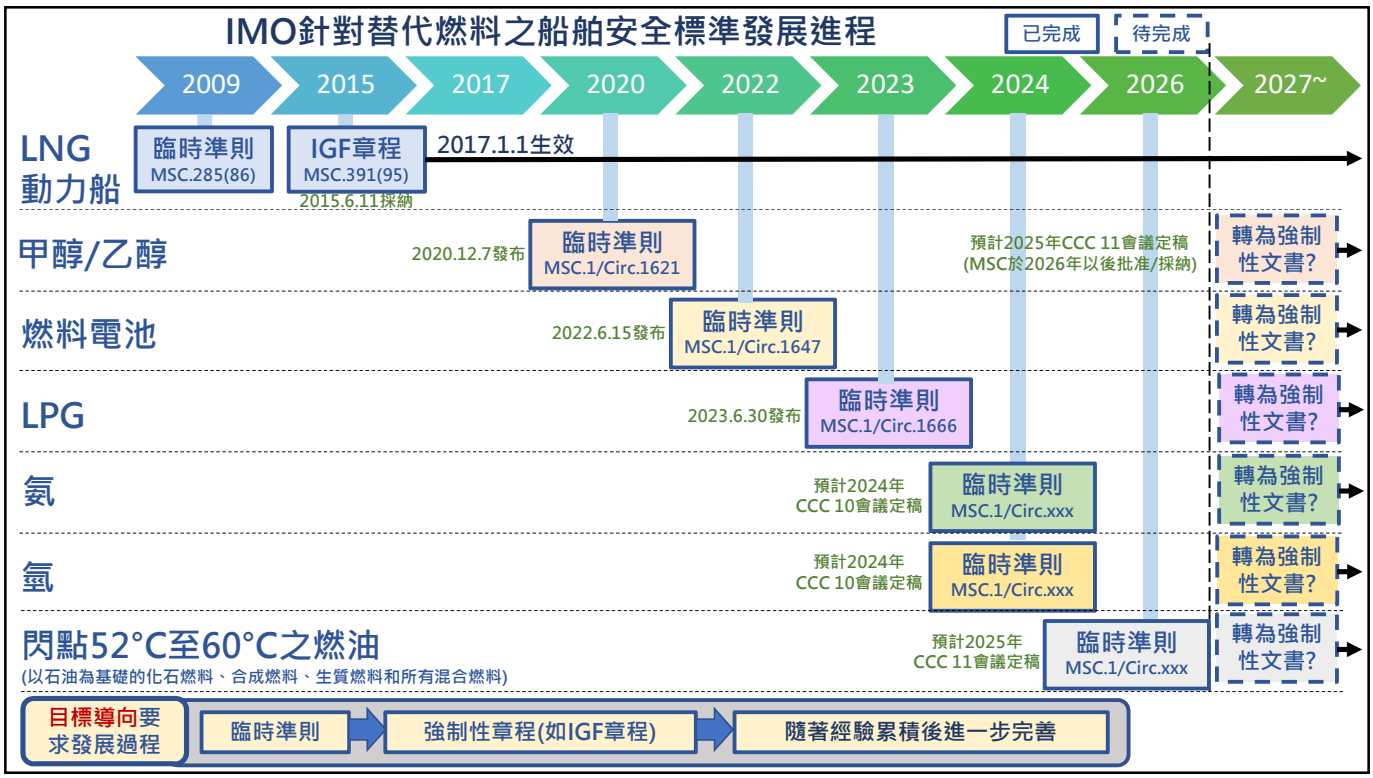
舉例：

- 某生質燃料：
  GHG_{WtW}= 30(gCO_2e/MJ)
  低熱質=0.044 (MJ/g)
  C_f=30 x 0.044=1.32
- 混合30%的HFO情況：
  C_f=1.32*0.3+ 3.114*0.7
  =2.576



2023/10/13 *ICAOs Approved Sustainability certification Schemes and the CORSIA Sustainability Criteria (Chapter 2) for CORSIA Eligible Fuels

9



海上自主水面船舶討論發展歷程

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 2017年MSC 98 ：將海上自主水面船舶(Maritime Autonomous Surface Ships, MASS)納入討論議題(MASS為一種能在不同程度上獨立於人類操縱之船舶)
- 2018年MSC 99：進一步規劃MASS相關法制的盤點
- 2019年MSC 101：提出MASS分級定義與實驗暫行指南MSC.1/Circ.1604
- 2021年MSC 103：界定海事公約盤點範疇(RSE)

層級	名稱	說明
低	配備自動系統和輔助決策的船舶 (Ship with automated processes and decision support)	提供自動化流程和決策支持：船員於船上操作和控制船上系統和功能(某些操作可能為自動化)
中	有船員在船上的遠端遙控船舶 (Remotely controlled ship with seafarers on board)	該船可從另一個地方遠端控制和操作，但仍有船員在船上
高	無船員在船上的遠端遙控船舶 (Remotely controlled ship without seafarers on board)	該船可從另一個地方遠端控制和操作，沒有船員在船上
最高	全自動船舶 (Fully autonomous ship)	船上的操作系統能夠自行決策並採取行動

海上自主水面船舶章程討論進度

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- MSC已制定後續MASS工作路線圖，將先為MASS制定一非強制性章程進行經驗收集，並於後續將其轉變為一強制性章程，於2028年1月1日生效。
- 由於MASS為嶄新且持續發展中的技術，還無法制定具體詳細的規範。故章程的開發階段將先由目標和功能等框架的制定著手，再逐步發展技術細項(即目標導向型方法)

MASS章程草案架構

前言(Preamble)
闡述章程制定背景

Part 1 - 概要(General)
原則、目的、章程架構、適用範圍、術語和定義、檢驗與發證

Part 2 –MASS功能及MASS的主要原則
(Main Principles for Mass and Mass Functions)
操作安全、功能要求和風險評估

Part 3 -目標、功能要求及規定
(Goals, Functional Requirements and Provisions)
船舶功能的目標、功能要求及規定，其架構與SOLAS類似，包括導航、消防安全、救生等部分，以及MASS需特別考量的遠端操作

MSC會期	主要工作節點
MSC 109 (2024下半年)	1. 完稿並採納非強制性之MASS Code 2. 編撰強制性之MASS Code(包含考量新增SOLAS新章節)
MSC 111 (2026上半年)	1. 採納強制性之MASS Code 2. 採納其他對應之公約修正案，以期於2028年1月1日生效

12

海上自主水面船舶章程討論進度

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 針對遠端操作造成影響之議題，以及MASS所使用之特殊名詞及其定義，目前多數會員國有以下共識：
  - ▶ 無論自主等級或操作模式，原則上每艘MASS仍應有一位船長(Human Master)為其負責，且船長於必要時應能介入船舶操控。
  - ▶ 於特定條件下，單一航次內可由多位船長接替負責該船，但同一時間只應由一位船長負責。
  - ▶ 遠端操作中心(Remote Operations Centre, ROC)係指：一個不在MASS上，但能遠端操作MASS所有或部分功能之處所。
  - ▶ 遠端操作員(Remote operator)係指：受雇或參與從遠端操作中心操作MASS的部分或全部功能的適格人員。
  - ▶ 遠端操作員基本上應受航海人員訓練、發證及航行當值標準(STCW)的適當訓練，但具體適任資格將在MASS章程中進行規範。至於其是否適用海事勞工公約(MLC)，則另須由國際勞工組織(ILO)審議。
- 後續預計召開相關會議，將進一步討論以下議題：MASS船長和船員的角色及責任、遠端操作中心和遠端操作員議題。

船舶回收公約背景說明

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

國際海事組織(IMO)於2009年5月在香港召開「安全與無害環境拆船國際大會」，該會議通過「 2009香港國際安全與無害環境拆船公約」，亦簡稱「香港公約」、「船舶回收公約」、「拆船公約」等。

該公約主要的保護對象係為拆船國的人民及環境

IMO於1998年討論拆船的議題，於2003年通過「拆船導則」、巴賽爾公約於2002制定「船舶整體及部分拆解的環境無害化管理技術導則」、國際勞工組織於2004年制定「拆船業中的安全健康: 亞洲國家及土耳其拆船導則」



船舶回收公約生效門檻

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

- 至少15個國家批准加入公約
- 締約國的合計商船總噸位，不少於世界商船總噸位的40%
- 締約國在過去10年的最大年度總拆船量不少於其合計商船總噸位的3%



2023/06/26 孟加拉及賴比瑞亞加入

圖片來源:https://www.imo.org

現況

- ✓ 已有22個國家加入公約
- ✓ 合計商船總噸位(世界商船) 45.81%
- ✓ 過去10年的最大年度總拆船量已達其合計商船總噸位的3.31%

2025/06/26 生效

船舶回收公約適用範圍

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

適用範圍 *(Article 3)*

本公約適用於*(Article 3.1)*：
-懸掛締約國國旗的船舶
-締約國下作業的拆船廠

不適用*(Article 3.2,3.3)*

軍艦、海軍輔助艦、政府所屬非營利船舶、小於500GT船舶、整個壽命僅在其國內水域營運之船舶

船舶定義 *(Article 2.7)*

在海洋環境中營運或營運過的任何類型船舶，含自升式平台、PFSO等

新船*(Reg. 4)*

- 生效後簽約之船舶
- 無合約時，生效6個月後安龍之船舶
- 生效時或生效後30個月交付之船舶

新船初次檢驗 *(MEPC.222(64).3.1.1)*

投入營運前進行初次檢驗

現成船初次檢驗 *(MEPC.222(64).3.1.2)*

不晚於生效後5年進行，並於IMO其他公約的換證檢驗協調進行

2025/06/26
公約生效日

2030/06/25

船舶回收公約--危害物質清單

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

目的

將船上危害物質的訊息提供予拆船廠

危害物質清單(IHM)的內容

- ☐ Part I ：船舶結構或設備中含有的物質
- ☐ Part II ：船舶操作產生的廢料 (拆船前)
- ☐ Part III ：備品、物料 (拆船前)



公約附則附錄1之物質

A-1 石綿
A-2 多氯聯苯
A-3 消耗臭氧物質
A-4 AFS(有機錫)

公約附則附錄2之物質

B-1 鎘及其化合物
B-2 鉻(6價)及其化合物
B-3 鉛及其化合物
B-4 汞及其化合物
B-5 多溴化聯苯
B-6 多溴二苯醚
B-7 多氯化聯萘
B-8 放射性物質
B-9 短鏈氯化石蠟

其他

C類
潛在危害項目
D類
潛在含有危害物質的常規消耗品

船舶回收公約--危害物質清單

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

石綿

- ☐ 螺槳軸
- ☐ 柴油機
- ☐ 鍋爐
- ☐ 廢氣節能器
- ☐ 焚化爐
- ☐ 閥
- ☐ 管件
- ☐ 電器設備
- ☐ 防火門
- ☐ 隔熱材料
- ☐ 電纜材料

多氯聯苯

- ➢ 變壓器
- ➢ 冷凝器
- ➢ 電纜
- ➢ 潤滑油
- ➢ 絕緣油
- ➢ 隔熱材料
- ➢ 電壓調節器
- ➢ 電磁鐵
- ➢ 橡膠軟管



消耗臭氧物質

- ■ 冰箱冷媒
- ■ 滅火劑
- ■ 製冷機冷媒
- ■ 空調機冷媒



重金屬

- ◆ 電鍍膜
- ◆ 軸承
- ◆ 燈具類
- ◆ 電器開關
- ◆ 防鏽底漆
- ◆ 電纜絕緣
- ◆ 不易燃塑料
- ◆ 潤滑油



作業之廢棄物

- ● 廢油
- ● 艙底水
- ● 液體貨物殘餘
- ● 乾貨殘餘
- ● 燃料艙殘餘
- ● 壓載水
- ● 污水
- ● 焚化爐灰燼



2023/10/13

18

船舶回收公約--檢驗與發證

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

初次檢驗	在船舶投入營運前或在國際危害物質清單證書簽發前，應進行初次檢驗，以確認危害物質清單Part I符合公約要求，核發「國際危害物質清單證書」。
換證檢驗	在主管機關規定的期限，且不超過5年進行該項檢驗。應驗證危害物質清單Part I符合公約要求，並換發「國際危害物質清單證書」。
附加檢驗	應船東要求，在船舶之結構、設備、系統、配件、布置、材料經過改變、重大維修或更換，所進行之檢驗，將附簽於「國際危害物質清單證書」。



將進行拆船準備及檢驗

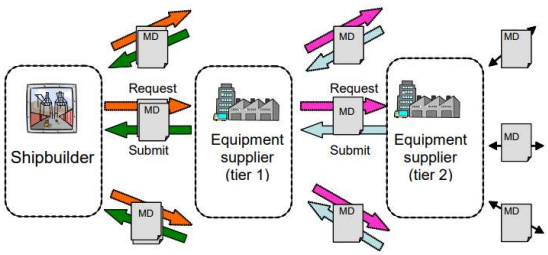
最終檢驗	船舶退役前和拆船開工前應執行的檢驗，包含驗證危害物質清單、拆船計畫及拆船廠之資格等，並核發「國際拆船準備就緒證書」。

船舶回收公約--各階段準備事項

財團法人驗船中心 CR CLASSIFICATION SOCIETY

Cradle to Grave

建造階段	營運階段	拆船準備	拆船作業	拆船廠管理
管制危害物質使用	現成船製作IHM Part I	船舶選擇核可拆船廠	拆船廠制定拆船計劃，並取得核可	獲得拆船國主管機關核准，並有證書
船廠提供新造船 IHM Part I	IHM持續進行更新與維護	拆船廠選擇合格船舶	危害物質之確認、標示、清除、儲存	新造拆船廠的設計與建造要符合規定
初次檢驗並取得證書	船舶保修時禁用含有危害物質之設備	船舶準備IHM Part II/III	確保作業安全(熱工、除氣)	制定拆船設施管理計劃
	換證及附加檢驗	通知主管機關，執行最終檢驗並取得「國際拆船準備就緒證書」	作業完後，拆船廠簽發拆船作業完成聲明，並向其主管機關報告	向人員提供培訓及防護設備
		對船上廢棄物進行預先清除		建置應急反應計劃





感謝聆聽，歡迎指教

「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案座談會」

會議意見與回應

壹、 會議時間：112 年 10 月 13 日(星期五)下午 2 時 00 分

貳、 會議地點：交通部航港局局本部敦南大樓 1 樓演講廳

參、 主席：陳副局長賓權(劉組長嘉洪代)

肆、 出席人員：詳會議簽到單

伍、 主辦單位報告：略

陸、 財團法人中國驗船中心報告：略

柒、 綜合討論

意見	現場回應說明
一、四維航運 林暐傑 襄理	
(一)、 目前除 IMO 公約規定外，部分區域規定之進程超前於 IMO，如近期歐盟將強制使用岸電，大陸長江亦推行船舶使用岸電，將會涉及船舶岸電設備之改裝，建議未來研究內容可納入追蹤。	(一)、 廠商回應：有關強制使用岸電要求，目前 IMO 尚未有強制要求,但歐盟 FuelEU Maritime 已有規定，目前 IMO 有針對使用岸電提供臨時性準則,CR 亦有制定相關規範，後續將會持續關注追蹤相關議題。
(二)、 有關 IMO 淨零碳排規定，就現行情況尚無零碳排燃料可供使用。此外，因低碳燃料之熱值較傳統燃料低，考量到船舶大小、燃料儲存空間等限制，使用雙燃料的方式亦無法適用於各類型船舶，請問目前是否有相關見解或方向?	(二)、 廠商回應：依現階段各機構及船級協會之預估，2050 年時全部採用同一種替代燃料之可能性較低(不同船型最佳方案可能不同)。故對於後續如何實現淨零碳排規定，就目前情形來看，較難以提供明確之方向，因其所涵蓋之範疇包含船舶、港口、人員培訓等，CR 亦有持續蒐集相關資料，後續若有進一步資訊更新，亦將舉辦相關研討會向我國航商分享資訊。
二、陽明海運 王祥全 工程師	
(一)、 就目前 IMO 規定，在淨零排放方面，尚未納入碳捕捉之計算，請問後續會有機會納入相關計算嗎?	(一)、 廠商回應：有關碳捕捉納入相關計算部分，在 IMO MEPC 第 79 次會議時已有會員國提出，但在 MEPC 第 80 次會議時延

(二)、 有關船舶排放碳補償之計算，是否相關設施需安裝於船上才可計算，或是以岸上設施協助之情形亦可納入計算?	後該議題之討論，目前預計將於 MEPC 第 81 次會議時會討論修正相關公式(如能源效率設計指數(EEDI)、現成船能源效率指數(EEXI)及碳強度指標(CII))，將碳捕捉之計算納入。 (二)、 廠商回應：在本次 MEPC 採納之 LCA 準則中已納入兩種碳補償計算，包含燃料生產過程使用捕捉的二氧化碳製成燃料的碳補償、以及在船上碳捕捉系統所產生之碳補償。
三、中鋼運通 邱存慶 經理	
(一)、 針對 IMO 所提出之溫室氣體燃料標準(GFS)方案，後續可能會針對船上使用燃料之溫室氣體(GHG)強度值進行限制，並逐步加嚴，請問後續是否會如 FuelEU Maritime 訂定相關罰則?	(一)、 廠商回應:就目前來看,GFS 方案與 FuelEU Maritime 之規定相近。但目前 GFS 方案之發展尚未成熟，尚未討論出相關基線值數據、折減頻率、折減強度、是否採用集體合規以及罰則,需待後續 MEPC 81 討論結果才能夠得知。
四、中鋼運通 曾令榜 協理	
(一)、 為了因應船舶 CII 評級,岸電的使用是目前較為關注之議題，據了解，我國減排相關規定係由環境部訂定。目前我國相關大型港口已有相關岸電建置推動計畫，在電壓部分國際主流上是使用 6,600V，但亦有使用 440V 或 220V 之情形，想請教目前國內港口岸電建置是否有相關標準或政策?	(一)、 航港局船舶組回應：有關使用岸電減少船舶排放議題，在法規面應係由環境部負責統籌，而設備及營運面則由各臺灣港務公司負責。目前港務公司已針對七大商港提出五年規劃建設方案。據了解,目前部分專用碼頭已出租航商使用，港務公司原則上持開放配合態度，協助相關岸電設施建置之需求。
(二)、 國外部份船旗國(如巴拿馬)有要求該旗船舶需每年進行遠距識別與追蹤系統(LRIT)之測試，請問我國後續是否會有相關規定?	(二)、 有關 LRIT 之監管： 1. 航港局船舶組回應：法制上是由船旗國要求船舶定期發送相關資訊，我國原則上是以公約要求為主，其他船旗國之額外規定可做

(三)、過去曾收到航港局寄送相關通告之公文，請問後續是否可檢視並重新發布給我國航商，以利我國航商遵循航港局之指示辦理相關作業?	為參考。 2. 廠商回應：有關巴拿馬要求該籍船舶 LRIT 需每年進行測試之規定，其背景主要係因應該國船隊眾多，故為了提升 LRIT 之回報率，巴拿馬先後發布一系列相關通告，提醒船舶注意 LRIT 之回報作業，並於今年新增要求年度測試。故此要求屬於該船旗國之個別規定。 (三)、航港局船舶組回應：航港局後續將於官方網站提供一公約專區，相關決議案/通告之文件內容將會公告於該專區以利我國相關單位查找。
五、長榮海運 傅國唐 經理	
(一)、有關 IMO 建議可針對 CII 評級為 A 或 B 級之船舶提供相關獎勵之機制，對船舶發展減碳措施將帶來正面效益。建議航港局未來可提供相關機制，以獎勵我國航商相關人員為降低排放所做之努力。	(一)、航港局船舶組回應：目前我國已有舉辦航海節，針對減排議題已有提供相關鼓勵措施，未來可再研議爭取其他獎勵措施。
六、環境部資源循環署 李佳芸 特約助理環境技術師	
(一)、有關全氟辛烷磺酸(PFOS)之回收問題，對於國內已有相關處理機構可協助進行回收，並以焚化方式處理相關物質。	(一)、感謝提供資訊。

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。

112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案座談會(照片)





















「112 年度 MSC、MEPC 重要決議內國法化分析建議案」座談會

一、 時間：112 年 10 月 13 日(星期五)下午 2 點

二、 地點：敦南大樓演講廳

三、 主持人:陳副局長賓權 劉嘉洪代

四、出席人員：

單位	簽名
交通部航政司	
經濟部	
環境部	
環境部化學物質管理署	林國強 葉宗文
環境部資源循環署	李佳芸
國家通訊傳播委員會	
農業部漁業署	

海洋委員會	李子嘉 吳秀儀
海洋委員會海巡署	吳三明
臺灣中油股份有限公司	楊雅妤 陳瑞義 黃灝華 劉文中
臺灣燃油股份有限公司	
臺灣電力股份有限公司	王智能 張振宇
台灣港務股份有限公司	
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	
中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會	
雄市造船技師公會	
中華民國全國漁會	

長榮海運	陳國原 鄭克勇
陽明海運	王祥全 盧亞伯
萬海航運股份有限公司	康修吉 江碧珍
中鋼運通股份有限公司	曾令榜 邱在慶
四維航業股份有限公司	張述碩 劉漢民 劉子嘉
台塑海運股份有限公司	
台灣航業股份有限公司	王哲文、
協榮航業股份有限公司	莊智豪、李明
百麗航運股份有限公司	周相偉
德翔海運有限公司	侯健程

能源航運股份有限公司	任明郎 何勝光
裕民航運股份有限公司	
中塑海運股份有限公司	
光明海運股份有限公司	
東聯航運股份有限公司	
國昌海運股份有限公司	
億洋航運股份有限公司	
德勝航運股份有限公司	
慧洋海運股份有限公司	

航務組	鄭錦一 莊翊群 林許翔
船員組	吳文坤
企劃組	李榮春 章玲玲
航安組	
港務組	
船舶組	紀元晴 黃宇欣 戴怡蓉
北部航務中心	康清琪
中部航務中心	周家蕙
南部航務中心	
東部航務中心	李國章

中華民國船長公會	
中華海員總工會	
財團法人中國驗船中心	吳金翰 葉儁生 姜斯寬 王聖彥

富邦產險 Fubon Insurance

104台北市中山區南京東路三段１０３號八樓
財團法人中國驗船中心

保險單
INSURANCE POLICY

商　品　別：富邦產物公共意外責任保險
被保險人：財團法人中國驗船中心
保單號碼：0525字第23APL0008851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

111.07.25富保業字第1110007980號函備查

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

保單首頁

保險單號碼	：0525字第23APL0008851號
要保人	：財團法人中國驗船中心　12182526
要保人地址	：104台北市中山區南京東路三段１０３號八樓
被保險人	：財團法人中國驗船中心　12182526
被保險人地址	：104台北市中山區南京東路三段１０３號八樓
保險期間	：自民國112年10月13日零時起至民國112年10月13日24時止
投保險種類別	：活動事件
經營業務種類	：「112年度MSC、MEPC重要決議內國法化分析建議案」座談會
營業處所地址	：台北市大安區四維路236巷6號

承保項目	保險金額	自負額
每一個人體傷責任	NTD3,000,000.00	無
每一意外事故體傷責任	NTD30,000,000.00	
每一意外事故財損責任	NTD3,000,000.00	
保險期間內之最高賠償金額	NTD66,000,000.00	

總保險費　：NTD4,533.00

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。

五、要／被保人為自然人時，右上方證號使用非新式居留證號，請至移民署辦理換證事宜；若已完成換證，請通知您的保險服務人員辦理保單資料更正。

要／被保險人應注意事項：

1、立保險單人富邦產物保險股份有限公司(以下簡稱本公司)茲承保被保險人之後開保險標的物，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

續下頁

電子化條款(QR Code)

一、開啟密碼
(1) 自然人:本國人為「要保人身分證字號」，外國人為「要保人居留證號」，英文字母為大寫
(2) 法人:要保人統一編號

二、約定自收受保險單及保險公司提供之QR Code或網址時，即視為已收受保單條款

註:如QR Code毀損或無法使用請洽0800-009-888

富邦產物保險股份有限公司
總經理 賴榮崇

保險單條碼

中華民國　112　年　10　月　12　日　覆核

服務人員：LB1018835 黃寧怡/富群通訊處　第1頁，共2頁　0525-23APL0008851

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

保單首頁

0525字第23APL0008851號

續上頁

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、本保險單非經加印本公司保險單條碼不生效力。

4、保險費之交付以本公司簽發之正式繳款證明為憑。

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、富邦綜合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

1.7 kg CO2 Carbon Footprint Taiwan EPA
碳標字第22165200001號
每件財產保險服務(不分險種)

Since 2022 CO2 Carbon Footprint Taiwan EPA
減碳標字第R2216520001號
每件財產保險服務(不分險種)

NO 003417103

富邦產物公共意外責任保險費備查單

112年10月12日

保險單號碼： 0525-23APL0008851

保險責任起訖日期：自民國112年10月13日零時起至民國112年10月13日24時止

被保險人： 財團法人中國驗船中心

要保人/付款人：財團法人中國驗船中心

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

第一商業銀行城東分行 ② 112.10.20 代收款項章 徐肇君

本公司入帳聯（加總000）

交易序號： 566412422914

保險費： NTD4,533.00

第一銀行 First Bank 全行代理收款申請書存根聯 BANK E-COLLECTION DEPOSIT RECEIPT

日期 DATE 年(Y) 112 月(M) 10 日(D) 20

185、385

認證欄	帳務別	交易序號	交易代號	帳號	戶名	合計金額
	現金	2500042	1850	11310070123	富邦產物保險股份有	**********4,533.00

存戶編號:5664124229-143322 繳款人姓名:驗船中心

記帳：張耀文

戳記欄：城東分行 112年10月20日 11:14:24 ◎現金收訖◎

聯行往來 (對方項目：)

帳號 Account NO.	分行別	業務別	編號	金額 Amount											
	1	1	3	1	0	0	7	0	1	2	3	佰億	拾億	億	仟萬	佰萬	拾萬	萬	仟	佰	拾	元
戶名 Account Name	富邦產物保險股份有											※	※	※	※	※	※	※	4	5	3	3

存(繳)款人 Depositor Name：驗船中心 電話 TEL：

存戶編號：5664124229-143322

地址 Address：

存戶編號 REF. NO.：□□□□□□□□□□-□□□□□□□□□□ (請靠左填寫 Please Fill In By Left)

收入明細		
現金		4533
本單位	張	
聯行	張	
他行	張	
合計		

張耀

業 034 (3-2)(20.5×10.2cm)2021.07 4,500 本(3×50) 附單據： 張 傳票號碼： 第二聯 存(繳)款人收執

附件 5(A5)
2024 年至 2025 年生效之國際公約及章程相關決議案列表

目錄

《1988 年議定書修訂之 1974 年海上人命安全國際公約》International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 , as modified by the protocol of 1988 relating thereto (SOLAS)相關決議案列表 A5-1

《2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程》International Code on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code)相關決議案列表 A5-7

《國際消防安全系統章程》International Code for Fire Safety Systems (FSS Code)相關決議案列表 A5-8

《2000 年高速船安全國際章程》International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (HSC Code, 2000)相關決議案列表 A5-9

《國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程》 International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)相關決議案列表 A5-10

《國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程》International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code)相關決議案列表 A5-11

《國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程》International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code)相關決議案列表 A5-12

《國際海運危險品章程》International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)相關決議案列表 A5-13

《國際救生設備章程》International Life-Saving Appliance Code (LSA Code)相關決議案列表 A5-14

《2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程》Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code)相關決議案列表 A5-15

《2008 年特種用途船舶安全章程》Code of Safety for Special Purpose Ships (2008 SPS Code)相關決議案列表 A5-16

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表 A5-16

《1988 年議定書修訂之 1974 年海上人命安全國際公約》International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 , as modified by the protocol of 1988 relating thereto (SOLAS)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	Conference	1974 年海上人命安全國際公約 International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 1974)	適用 SOLAS 之船舶 (ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	公約 (強制性)	1980 年 5 月 25 日
2	MSC.1(45)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 1974)	同上	公約修正	1984 年 9 月 1 日
3	MSC.6(48)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1986 年 7 月 1 日
4	MSC.11(55)	1974 年海上人命安全國際公約有關駛上駛下客船之修正 Amendments to the SOLAS 1974 Concerning Passenger Ro-Ro Ferries	同上	公約修正	1989 年 10 月 22 日
5	MSC.12(56)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1990 年 4 月 29 日
6	GMDSS/CONF/9	1974 年海上人命安全國際公約有關全球海上遇險系統無線電通信之修正 Amendments to the SOLAS 1974 concerning Radiocommunications for the Global Maritime Distress and Safety System	同上	公約修正	1992 年 2 月 1 日
7	HSSC/CONF/11	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書 Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974	同上	公約議定書	2000 年 2 月 3 日
8	MSC.13(57)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1992 年 2 月 1 日
9	MSC.19(58)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1992 年 2 月 1 日
10	MSC.22(59)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1994 年 1 月 1 日
11	MSC.24(60)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1994 年 10 月 1 日

《1988 年議定書修訂之 1974 年海上人命安全國際公約》International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 , as modified by the protocol of 1988 relating thereto (SOLAS)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
12	MSC.26(60)	1974 年海上人命安全國際公約第 II-1 章之修正 Amendments to Chapter II-1 of the SOLAS 1974	同上	公約修正	1994 年 10 月 1 日
13	MSC.27(61)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1994 年 10 月 1 日
14	MSC.31(63)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1996 年 1 月 1 日 1998 年 7 月 1 日
15	SOLAS/CONF.2/21	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1996 年 1 月 1 日 1998 年 7 月 1 日
16	MSC.42(64)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1996 年 7 月 1 日
17	MSC.46(65)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1997 年 1 月 1 日
18	SOLAS/CONF.3/46	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1997 年 7 月 1 日
19	MSC.47(66)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1998 年 7 月 1 日
20	MSC.57(67)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1998 年 7 月 1 日
21	MSC.65(68)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	1999 年 7 月 1 日
22	SOLAS/CONF.4/25	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	1999 年 7 月 1 日
23	MSC.69(69)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2002 年 7 月 1 日
24	MSC.87(71)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2001 年 1 月 1 日
25	MSC.91(72)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2002 年 1 月 1 日
26	MSC.99(73)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2002 年 7 月 1 日
27	MSC.92(72)	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正	同上	公約修正	2002 年 1 月 1 日

《1988 年議定書修訂之 1974 年海上人命安全國際公約》International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 , as modified by the protocol of 1988 relating thereto (SOLAS)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
		Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974			
28	MSC.100(73)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2002 年 7 月 1 日
29	MSC.117(74)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2003 年 1 月 1 日
30	MSC.123(75)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2004 年 1 月 1 日
31	MSC.124(75)	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2004 年 1 月 1 日
32	MSC.133(76), as amended	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2005 年 1 月 1 日
	MSC.134(76)				2004 年 7 月 1 日
33	SOLAS/CONF.5/32	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2004 年 7 月 1 日
34	MSC.142(77)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2006 年 7 月 1 日
35	MSC.151(78)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2006 年 1 月 1 日
36	MSC.152(78)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as Amended	同上	公約修正	2006 年 7 月 1 日
37	MSC.153(78)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2006 年 7 月 1 日
38	MSC.154(78)	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2006 年 7 月 1 日
39	MSC.168(79)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2006 年 7 月 1 日
	MSC.169(79)				
	MSC.170(79)				

《1988 年議定書修訂之 1974 年海上人命安全國際公約》International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 , as modified by the protocol of 1988 relating thereto (SOLAS)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
40	MSC.171(79)	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2006 年 7 月 1 日
41	MSC.194(80)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	附錄 1：2007 年 1 月 1 日 附錄 2：2009 年 1 月 1 日
42	MSC.201(81)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2010 年 7 月 1 日
43	MSC.202(81)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2008 年 1 月 1 日
44	MSC.204(81)	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974	同上	公約修正	N/A
45	MSC.215(82), as amended	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2008 年 7 月 1 日
	MSC.216(82)				附錄 1：2008 年 7 月 1 日 附錄 2：2009 年 1 月 1 日 附錄 3：2010 年 7 月 1 日
46	MSC.239(83)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2009 年 7 月 1 日
47	MSC.240(83)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2009 年 7 月 1 日

《1988 年議定書修訂之 1974 年海上人命安全國際公約》International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 , as modified by the protocol of 1988 relating thereto (SOLAS)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
48	MSC.256(84)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2010 年 1 月 1 日
49	MSC.257(84)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2010 年 1 月 1 日
50	MSC.258(84)	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2010 年 1 月 1 日
51	MSC.269(85)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	附錄 1：2010 年 7 月 1 日 附錄 2：2011 年 1 月 1 日
52	MSC.282(86)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2011 年 1 月 1 日
53	MSC.283(86)	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2011 年 1 月 1 日
54	MSC.287(87) MSC.288(87), as amended MSC.289(87) MSC.290(87)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2012 年 1 月 1 日
55	MSC.291(87)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2012 年 1 月 1 日
56	MSC.308(88)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2012 年 7 月 1 日
57	MSC.309(88)	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2012 年 7 月 1 日
58	MSC.317(89)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2013 年 1 月 1 日
59	MSC.325(90)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2014 年 1 月 1 日

《1988 年議定書修訂之 1974 年海上人命安全國際公約》International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 , as modified by the protocol of 1988 relating thereto (SOLAS)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
60	MSC.338(91)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the I SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2014 年 7 月 1 日
61	MSC.344(91)	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2014 年 7 月 1 日
62	MSC.350(92)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2015 年 1 月 1 日
63	MSC.365(93)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2016 年 1 月 1 日
64	MSC.366(93)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2016 年 1 月 1 日
65	MSC.380(94)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約(SOLAS)之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2016 年 7 月 1 日
66	MSC.386(94)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2017 年 1 月 1 日
67	MSC.392(95)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2017 年 1 月 1 日
68	MSC.395(95)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2017 年 1 月 1 日
69	MSC.402(96) MSC.404(96)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2020 年 1 月 1 日
70	MSC.409(97)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2020 年 1 月 1 日
71	MSC.421(98)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2020 年 1 月 1 日
72	MSC.436(99)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2020 年 1 月 1 日
73	MSC.456(101)	經修訂之 1974 年海上人命安全國際公約(SOLAS)之修正 Amendments to the SOLAS 1974, as Amended	同上	公約修正	2024 年 1 月 1 日
74	MSC.474(102)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2024 年 1 月 1 日

《1988 年議定書修訂之 1974 年海上人命安全國際公約》International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 , as modified by the protocol of 1988 relating thereto (SOLAS)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
75	MSC.482(103)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2024 年 1 月 1 日
76	MSC.496(105)	1974 年海上人命安全國際公約之修正 Amendments to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2024 年 1 月 1 日
77	MSC.497(105)	1974 年海上人命安全國際公約 1988 年議定書之修正 Amendments to the Protocol of 1988 Relating to the SOLAS 1974	同上	公約修正	2024 年 1 月 1 日

《2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程》International Code on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	A.1049(27)	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程 International Code on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code)	適用海上人命安全國際公約(SOLAS)之散裝船及油輪	章程(強制性)	2014 年 1 月 1 日
2	MSC.371(93)	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程之修正 Amendments to the International Code on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code)	同上	章程修正	2016 年 1 月 1 日
3	MSC.381(94) MSC 94/21/Add.1/Corr.1	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程之修正 Amendments to the 2011 ESP Code	同上	章程修正	2016 年 7 月 1 日
4	MSC.405(96)	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程之修正 Amendments to the 2011 ESP Code	同上	章程修正	2018 年 1 月 1 日
5	MSC.412(97)	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程之修正 Amendments to the 2011 ESP Code	同上	章程修正	2018 年 7 月 1 日

《2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程》International Code on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
6	MSC.461(101)	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程之修正 Amendments to the 2011 ESP Code	同上	章程修正(全文修正)	2021 年 1 月 1 日
7	MSC.483(103)	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程之修正 Amendments to the 2011 ESP Code	同上	章程修正	2023 年 1 月 1 日
8	MSC.525(106)	2011 年國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程之修正 Amendments to the 2011 ESP Code	同上	章程修正	2024 年 7 月 1 日

《國際消防安全系統章程》International Code for Fire Safety Systems (FSS Code)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MSC.98(73)	國際消防安全系統章程 International Code for Fire Safety Systems (FSS Code)	適用 SOLAS 之船舶 (ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	章程(強制性)	2002 年 7 月 1 日
2	MSC.206(81)	國際消防安全系統章程之修正 Amendments to the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code)	同上	章程修正	2010 年 7 月 1 日
3	MSC.217(82)	國際消防安全系統章程之修正 Amendments to the FSS Code	同上	章程修正	附錄 1：2008 年 7 月 1 日 附錄 2：2010 年 7 月 1 日
4	MSC.292(87)	國際消防安全系統章程之修正 Amendments to the FSS Code	同上	章程修正	2012 年 1 月 1 日
5	MSC.311(88)	國際消防安全系統章程之修正 Amendments to the FSS Code	同上	章程修正	2012 年 7 月 1 日
6	MSC.327(90)	國際消防安全系統章程之修正 Amendments to the FSS Code	同上	章程修正	2014 年 1 月 1 日
7	MSC.339(91)	國際消防安全系統章程之修正 Amendments to the FSS Code	同上	章程修正	2014 年 7 月 1 日

《國際消防安全系統章程》International Code for Fire Safety Systems (FSS Code)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
8	MSC.367(93)	國際消防安全系統章程之修正 Amendments to the FSS Code	同上	章程修正	2016 年 1 月 1 日
9	MSC.403(96)	國際消防安全系統章程之修正 Amendments to the FSS Code	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
10	MSC.410(97)	國際消防安全系統章程之修正 Amendments to the FSS Code	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
11	MSC.457(101)	國際消防安全系統章程之修正 Amendments to the FSS Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日
12	MSC.484(103)	國際消防安全系統章程之修正 Amendments to the FSS Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日

《2000 年高速船安全國際章程》International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (HSC Code, 2000)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MSC.97(73)	2000 年高速船安全國際章程 International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (HSC Code, 2000)	SOLAS 第 X 章所定義之高速船(2002 年 7 月 1 日以後建造)	章程(強制性)	2002 年 7 月 1 日
2	MSC.175(79)	2000 年高速船安全國際章程之修正 Amendments to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (2000 HSC Code)	同上	章程修正	2006 年 7 月 1 日
3	MSC.222(82)	2000 年高速船安全國際章程之修正 Amendments to the 2000 HSC Code	同上	章程修正	2008 年 7 月 1 日
4	MSC.260(84)	2000 年高速船安全國際章程之修正 Amendments to the 2000 HSC Code	同上	章程修正	2010 年 1 月 1 日
5	MSC.271(85)	2000 年高速船安全國際章程之修正 Amendments to the 2000 HSC Code	同上	章程修正	2011 年 1 月 1 日
6	MSC.326(90)	2000 年高速船安全國際章程之修正 Amendments to the 2000 HSC Code	同上	章程修正	2014 年 1 月 1 日
7	MSC.352(92)	2000 年高速船安全國際章程之修正 Amendments to the 2000 HSC Code	同上	章程修正	2015 年 1 月 1 日
8	MSC.424(98)	2000 年高速船安全國際章程之修正 Amendments to the 2000 HSC Code	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
9	MSC.439(99)	2000 年高速船安全國際章程之修正 Amendments to the 2000 HSC Code	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日

《2000 年高速船安全國際章程》International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (HSC Code, 2000)相關決議案列表

項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
10	MSC.499(105)	2000 年高速船安全國際章程之修正 Amendments to the 2000 HSC Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日

《國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程》 International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)相關決議案列表

項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MSC.4(48)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程 International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)	載運散裝化學危險品之船舶	章程(強制性)	1986 年 7 月 1 日
2	MSC.10(54) MEPC.19(22)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)	同上	章程修正	1988 年 10 月 30 日
3	MSC.14(57) MEPC.32(27)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	1990 年 10 月 13 日
4	MSC.16(58) MEPC.40(29)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	2000 年 2 月 3 日
5	MSC.28(61) MEPC.55(33)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	1994 年 7 月 1 日
6	MSC.50(66) MEPC.69(38)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	1998 年 7 月 1 日
7	MSC.58(67) MEPC.73(39)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	1998 年 7 月 1 日 1998 年 7 月 10 日
8	MSC.102(73) MEPC.79(43) MEPC.90(45)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	2002 年 7 月 1 日

《國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程》 International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)相關決議案列表

項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
9	MSC.176(79) MEPC.119(52)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正(全文修正)	2007 年 1 月 1 日
10	MSC.219(82) MEPC.166(56)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	2009 年 1 月 1 日
11	MEPC.225(64) MSC.340(91)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	2014 年 6 月 1 日
12	MEPC.250(66) MSC.369(93)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	2016 年 1 月 1 日
13	MEPC.302(72) MSC.440(99)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
14	MEPC.318(74) MSC.460(101)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	2021 年 1 月 1 日
15	MEPC.345(78) MSC.526(106)	國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程之修正 Amendments to the IBC Code	同上	章程修正	2024 年 7 月 1 日

《國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程》International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code)相關決議案列表

項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MSC.5(48)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程 International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code)	載運液化氣體之船舶	章程(強制性)	1986 年 7 月 1 日
2	MSC.17(58)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code)	同上	章程修正	2000 年 2 月 3 日
3	MSC.30(61)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the IGC Code	同上	章程修正	1994 年 7 月 1 日
4	MSC.32(63)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the IGC Code	同上	章程修正	1998 年 7 月 1 日

《國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程》International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code)相關決議案列表

項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
5	MSC.59(67)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the IGC Code	同上	章程修正	1998 年 7 月 1 日
6	MSC.103(73)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the IGC Code	同上	章程修正	2002 年 7 月 1 日
7	MSC.177(79)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the IGC Code	同上	章程修正	2006 年 7 月 1 日
8	MSC.220(82)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the IGC Code	同上	章程修正	2008 年 7 月 1 日
9	MSC.370(93) MSC 93/22/Add.1/ Corr.3(勘誤) MSC 93/22/Add.1/ Corr.5(勘誤)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the IGC Code	同上	章程修正(全文修正)	2016 年 1 月 1 日
10	MSC.411(97)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the IGC Code	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
11	MSC.441(99)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the IGC Code	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
12	MSC.476(102)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the IGC Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日
13	MSC.492(104)	國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程之修正 Amendments to the IGC Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日

《國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程》International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code)相關決議案列表

項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MSC.391(95)	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程 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	章程(強制性)	2017 年 1 月 1 日

《國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程》International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
2	MSC.422(98)	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程之修正 Amendments to the International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code)	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
3	MSC.458(101)	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程之修正 Amendments to the IGF Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日
4	MSC.475(102)	國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程之修正 Amendments to the IGF Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日

《國際海運危險品章程》International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MSC.122(75)	國際海運危險品章程 International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)	SOLAS 適用之船舶且載運包裝型式危險品貨物	章程(強制性)	2004 年 1 月 1 日
2	MSC.157(78)	國際海運危險品章程修正案 Amendments to the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)	同上	章程修正	2006 年 1 月 1 日
3	MSC.205(81)	國際海運危險品章程修正案 Amendments to the IMDG Code	同上	章程修正	2008 年 1 月 1 日
4	MSC.262(84)	國際海運危險品章程修正案 Amendments to the IMDG Code	同上	章程修正	2010 年 1 月 1 日
5	MSC.294(87)	國際海運危險品章程修正案 Amendments to the IMDG Code	同上	章程修正	2012 年 1 月 1 日
6	MSC.328(90)	國際海運危險品章程修正案 Amendments to the IMDG Code	同上	章程修正(全文修正)	2014 年 1 月 1 日
7	MSC.372(93) Errata and Corrigenda(勘誤)	國際海運危險品章程修正案 Amendments to the IMDG Code	同上	章程修正	2016 年 1 月 1 日

《國際海運危險品章程》International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
8	MSC.406(96)	國際海運危險品章程修正案 Amendments to the IMDG Code	同上	章程修正 (全文修正)	2018 年 1 月 1 日
9	MSC.442(99) MSC 99/22/Add.1/Corr.2 (勘誤)	國際海運危險品章程修正案 Amendments to the IMDG Code	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
10	MSC.477(102) MSC 102/24/Add.2/Corr. 1(勘誤)	國際海運危險品章程修正案 Amendments to the IMDG Code	同上	章程修正 (全文修正)	2022 年 6 月 1 日
11	MSC.501(105)	國際海運危險品章程修正案 Amendments to the IMDG Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日

《國際救生設備章程》International Life-Saving Appliance Code (LSA Code)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MSC.48(66)	國際救生設備章程 International Life-Saving Appliance Code (LSA Code)	適用 SOLAS 之船舶 (ex.國際航線客船及國際航線總噸位 500 以上貨船)	章程 (強制性)	1998 年 7 月 1 日
2	MSC.207(81)	國際救生設備章程之修正 Amendments to the International Life-Saving Appliance Code (LSA Code)	同上	章程 修正	2010 年 7 月 1 日
3	MSC.218(82)	國際救生設備章程之修正 Amendments to the LSA Code	同上	章程 修正	2008 年 7 月 1 日
4	MSC.272(85)	國際救生設備章程之修正 Amendments to the LSA Code	同上	章程 修正	2010 年 7 月 1 日
5	MSC.293(87)	國際救生設備章程之修正 Amendments to the LSA Code	同上	章程 修正	2012 年 1 月 1 日
6	MSC.320(89)	國際救生設備章程之修正 Amendments to the LSA Code	同上	章程 修正	2013 年 1 月 1 日
7	MSC.368(93)	國際救生設備章程之修正 Amendments to the LSA Code	同上	章程 修正	2016 年 1 月 1 日
8	MSC.425(98)	國際救生設備章程之修正 Amendments to the LSA Code	同上	章程 修正	2020 年 1 月 1 日
9	MSC.459(101)	國際救生設備章程之修正 Amendments to the LSA Code	同上	章程 修正	2024 年 1 月 1 日

《國際救生設備章程》International Life-Saving Appliance Code (LSA Code)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
10	MSC.485(103)	國際救生設備章程之修正 Amendments to the LSA Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日

《2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程》Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	A.1023(26)	2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程 Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code)	2012 年 1 月 1 日以後建造之 海上移動式鑽探裝置	章程(建議性)	2012 年 1 月 1 日
2	MSC.359(92)	2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程之修正 Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code)	同上	章程修正	2015 年 1 月 1 日
3	MSC.384(94)	2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程之修正 Amendments to the 2009 MODU Code	同上	章程修正	2016 年 7 月 1 日
4	MSC.387(94)	2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程之修正 Amendments to the 2009 MODU Code	同上	章程修正	2014 年 11 月 18 日
5	MSC.407(96)	2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程之修正 Amendments to the 2009 MODU Code	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
6	MSC.435(98)	2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程之修正 Amendments to the 2009 MODU Code	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
7	MSC.506(105)	2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程之修正 Amendments to the 2009 MODU Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日
8	MSC.547(107)	2009 年海上移動式鑽探裝置構造和設備章程之修正 Amendments to the 2009 MODU Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日

《2008 年特種用途船舶安全章程》Code of Safety for Special Purpose Ships (2008 SPS Code)相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	MSC.266(84)	2008 年特種用途船舶安全章程 Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008 (2008 SPS Code)	國際航線 2008 年 5 月 13 日以後建造 之特種用途船	章程(建議性)	
2	MSC.299(87)	2008 年特種用途船舶安全章程之修正 Amendments to the Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008 (2008 SPS Code)	同上	章程修正	2010 年 5 月 14 日
3	MSC.408(96)	2008 年特種用途船舶安全章程第 2 章之修正 Amendments to Chapter 2 the 2008 SPS Code	同上	章程修正	2016 年 5 月 13 日
4	MSC.445(99)	2008 年特種用途船舶安全章程之修正 Amendments to the 2008 SPS Code	同上	章程修正	2020 年 1 月 1 日
5	MSC.503(105)	2008 年特種用途船舶安全章程之修正 Amendments to the 2008 SPS Code	同上	章程修正	2024 年 1 月 1 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
1	Conference	1954 年防止海上油污染國際公約 International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil 1954	所有船舶	公約(強制性)	1958 年 7 月 26 日
2	Conference	1973 年防止船舶污染國際公約 International Convention for the Prevention of Pollution From Ships 1973	所有船舶	公約(強制性)	1983 年 10 月 2 日
3	Conference	1973 年防止船舶污染國際公約之 1978 年議定書 Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 (73/78 MARPOL Convention)	所有船舶	公約議定書(強制性)	1983 年 10 月 2 日
4	MEPC.14(20)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正	所有船舶	公約修正	1986 年 1 月 7 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
		Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (73/78 MARPOL Convention)			
5	MEPC.16(22)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	化學液體船	公約修正	1987 年 4 月 6 日
6	MEPC.18(22)	有毒液體物質排放程序和布置標準 Standards for Procedures and Arrangements for the Discharge of Noxious Liquid Substances	所有散裝載運 A、B、C、D 類有毒液體物質之船舶(包含臨時被評估為此類者)	公約修正	1987 年 4 月 6 日
7	MEPC.21(22)	73/78 防止船舶污染國際公約之修正 Amendments to the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	1987 年 4 月 6 日
8	MEPC.29(25)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	1989 年 4 月 1 日
9	MEPC.34(27)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	化學液體船	公約修正	1990 年 10 月 13 日
10	MEPC.36(28)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	1991 年 2 月 18 日
11	MEPC.39(29)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	附錄 I：所有船舶 附錄 II：化學液體船	公約修正	2000 年 2 月 3 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
12	MEPC.42(30)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	1992 年 3 月 17 日
13	MEPC.47(31)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	1993 年 4 月 4 日
14	MEPC.48(31)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	1993 年 4 月 4 日
15	MEPC.51(32)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	1993 年 7 月 6 日
16	MEPC.52(32)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	1993 年 7 月 6 日
17	MEPC.57(33)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	化學液體船	公約修正	1994 年 7 月 1 日
18	MEPC.58(33)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	載運包裝型式危險品之船舶	公約修正(附錄 III 全文修正)	1994 年 2 月 28 日
19	MEPC.62(35)	有毒液體物質排放程序和布置標準之修正 Amendments to Standards for 73/78 MARPOL Convention	所有散裝載運 A、B、C、D 類有毒液體物質之船舶(包含臨時被評估為此類者)	公約修正	1994 年 7 月 1 日
20	MP/CONF.2/8	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	附錄 I、附錄 V：所有船舶 附錄 II：化學液體船	公約修正	1996 年 3 月 3 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
			附錄 III：載運包裝型式危險品之船舶		
21	MEPC.65(37)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	1997 年 7 月 1 日
22	MEPC.68(38)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	1998 年 1 月 1 日
23	MP/CONF.3/34	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 年議定書 Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約議定書(強制性)	2005 年 5 月 19 日
24	MEPC.75(40)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	1999 年 2 月 1 日
25	MEPC.78(43)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	附錄 I：所有船舶 附錄 II：化學液體船	公約修正	2001 年 1 月 1 日
26	MEPC.84(44)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	載運包裝型式危險品之船舶	公約修正	2002 年 1 月 1 日
27	MEPC.88(44)	實施 73/78 防止船舶污染國際公約附錄 IV Implementation of Annex IV of 73/78 MARPOL Convention	國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正	2003 年 9 月 27 日
28	MEPC.89(45)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2002 年 3 月 1 日
29	MEPC.94(46)	船況評估方案 Condition Assessment Scheme	油輪	公約修正	2002 年 9 月 1 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
30	MEPC.95(46)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2002 年 9 月 1 日
31	MEPC.111(50)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2005 年 4 月 5 日
32	MEPC.115(51)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正(附錄 IV 全文修正)	2005 年 8 月 1 日
33	MEPC.116(51)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2005 年 8 月 1 日
34	MEPC.117(52)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正(附錄 I 全文修正)	2007 年 1 月 1 日
35	MEPC.118(52)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	化學液體船	公約修正(附錄 II 全文修正)	2007 年 1 月 1 日
36	MEPC.132(53)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2006 年 11 月 22 日
37	MEPC.141(54)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2007 年 8 月 1 日
38	MEPC.143(54)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正	2007 年 8 月 1 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
39	MEPC.154(55)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2008 年 3 月 1 日
40	MEPC.156(55)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	載運包裝型式危險品之船舶	公約修正(附錄 III 全文修正)	2010 年 1 月 1 日
41	MEPC.164(56)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	附錄 I：所有船舶 附錄 IV：國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正	2008 年 12 月 1 日
42	MEPC.176(58)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正(附錄 VI 全文修正)	2010 年 7 月 1 日
43	MEPC.186(59)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2011 年 1 月 1 日
44	MEPC.187(59)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2011 年 1 月 1 日
45	MEPC.189(60)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2011 年 8 月 1 日
46	MEPC.190(60)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2011 年 8 月 1 日
47	MEPC.193(61)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正	載運包裝型式危險品之船舶	公約修正(附錄	2014 年 1 月 1 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
		Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention		III 全文修正)	
48	MEPC.194(61)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2012 年 2 月 1 日
49	MEPC.200(62)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正	2013 年 1 月 1 日
50	MEPC.201(62)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正(附錄 V 全文修正)	2013 年 1 月 1 日
51	MEPC.202(62)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2013 年 1 月 1 日
52	MEPC.203(62)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2013 年 1 月 1 日
53	MEPC.216(63)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	附錄 I、附錄 V：所有船舶 附錄 II：化學液體船 附錄 IV：國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正	2013 年 8 月 1 日
54	MEPC.217(63)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正	所有船舶	公約修正	2013 年 8 月 1 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
		Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention			
55	MEPC.235(65)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2014 年 10 月 1 日
56	MEPC.238(65)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	附錄 I：所有船舶 附錄 II：化學液體船	公約修正	2015 年 1 月 1 日
57	MEPC.246(66)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	附錄 I、附錄 V：所有船舶 附錄 II：化學液體船 附錄 III：載運包裝型式危險品之船舶 附錄 IV：國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正	2016 年 1 月 1 日
58	MEPC.247(66)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2016 年 1 月 1 日
59	MEPC.248(66)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2016 年 1 月 1 日
60	MEPC.251(66)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2015 年 9 月 1 日
61	MEPC.256(67)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正	所有船舶	公約修正	2016 年 3 月 1 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
		Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention			
62	MEPC.257(67)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	載運包裝型式危險品之船舶	公約修正	2016 年 3 月 1 日
63	MEPC.258(67)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2016 年 3 月 1 日
64	MEPC.265(68)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	附錄 I、附錄 V：所有船舶 附錄 II：化學液體船 附錄 IV：國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正	2017 年 1 月 1 日
65	MEPC.266(68)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2017 年 1 月 1 日
66	MEPC.270(69)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	化學液體船	公約修正	2017 年 9 月 1 日
67	MEPC.271(69)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2017 年 9 月 1 日
68	MEPC.274(69)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正	2017 年 9 月 1 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
69	MEPC.275(69)	MARPOL 附錄 IV 規則 11.3 波羅的海特別區域生效之日期 Establishment of the Date on which Regulation 11.3 of MARPOL Annex IV in Respect of the Baltic Sea Special Area Shall Take Effect	國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正	參照 IV/11.3
70	MEPC.276(70)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2018 年 3 月 1 日
71	MEPC.277(70)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2018 年 3 月 1 日
72	MEPC.278(70)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2018 年 3 月 1 日
73	MEPC.286(71)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2019 年 1 月 1 日
74	MEPC.301(72)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2019 年 9 月 1 日
75	MEPC.305(73)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2020 年 3 月 1 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
76	MEPC.314(74)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	附錄 I、附錄 V：所有船舶 附錄 II：化學液體船	公約修正	2020 年 10 月 1 日
77	MEPC.315(74)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	化學液體船	公約修正	2021 年 1 月 1 日
78	MEPC.316(74)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2020 年 10 月 1 日
79	MEPC.324(75)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2022 年 4 月 1 日
80	MEPC.328(76)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正(附錄 VI 全文修正)	2022 年 11 月 1 日
81	MEPC.329(76)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2022 年 11 月 1 日
82	MEPC.330(76)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	附錄 I：所有船舶 附錄 IV：國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正	2022 年 11 月 1 日
83	MEPC.343(78)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2024 年 1 月 1 日

《73/78 防止船舶污染國際公約》International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto 相關決議案列表					
項次	決議案號	標題	適用船舶	性質	生效日期
84	MEPC.344(78)	73/78 防止船舶污染國際公約附錄之修正 Amendments to the Annex of the 73/78 MARPOL Convention	化學液體船	公約修正	2023 年 11 月 1 日
85	MEPC.359(79)	73/78 防止船舶污染國際公約之修正 Amendments to the 73/78 MARPOL Convention	附錄 I：所有船舶 附錄 II：化學液體船 附錄 IV：國際航線總噸位 400 以上或載運超過 15 人之船舶	公約修正	2024 年 5 月 1 日
86	MEPC.360(79)	73/78 防止船舶污染國際公約之修正 Amendments to the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2024 年 5 月 1 日
87	MEPC.361(79)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2024 年 5 月 1 日
88	MEPC.362(79)	73/78 防止船舶污染國際公約之 1997 議定書附錄之修正 Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the 73/78 MARPOL Convention	所有船舶	公約修正	2024 年 5 月 1 日

附件 6(A6)

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

內容：

1. 國際海事組織(IMO)原文資料

2. 各船級協會(Class)發出之通告

3. 其他海事國家發出之通告

資料連結：

https://drive.google.com/drive/folders/1dsR1n_ANDusSWo1rd_DgDMD4190as3Ty