



本期摘要：

壹、 MSC第99次會議內容

- 海上自主船舶議題發展
- 非SOLAS船舶航行於極區之安全規定

貳、 海事勞工公約議題

- 海事勞工公約2018年修正案
- 香港於2018年8月6日簽署海事勞工公約

參、 IMO相關通告

- MSC.1/Circ.1584 : Amendments to the Guidelines for Evaluation and Replacement of Lifeboat Release and Retrieval Systems (MSC.1/Circ.1392)
- MSC.1/Circ.1591 : Unified Interpretations of the IGF Code
- MEPC.1/Circ.778/Rev.3 : List of Special Areas, Emission Control Areas and Particularly Sensitive Sea Areas

肆、 中華民國重要通告

- 訂定「經營離島兩岸通航港口與大陸地區港口間之客運固定航線營運補貼作業要點」
- 聯合國安全理事會北韓制裁委員會受制裁船隻清單及航港局配合聯合國北韓制裁決議關注船舶清單公告
- 修正「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」第四條
- 訂定「商港區域離岸風電業者申請自主裝卸作業要點」
- 預告修正「商港港務管理規則」部分條文草案

伍、 巴拿馬重要通告

- MMC-245 : Authorized Private Maritime Security Companies (PMSC) Transiting High Risk Areas
- MMC-258 : Approved Service Providers for Lifeboats, Launching Appliances and On-load Release Gear
- MMC-269 : Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006), Certification Process-MLC, 2006
- MMC-339 : Medicine Chest and Medical Equipment
- MMC-352 : List of Approved P& I Clubs/ Insurers
- MMC-365 : Adoption of Amendments to MARPOL 73/78, Annex VI Panama Policy on IMO-DCS scheme

陸、 美國壓艙水規定

- 摘要美國壓艙水管理規定最新動態

柒、 大陸船舶排放控制區規定

- 「上海港」、「江蘇省長三角水域核心港口」及「浙江省主要港口」將自2018年10月1日提前實施船舶排放管制措施
- 大陸交通部發布「船舶排放控制區調整方案」之相關通函

壹 MSC第99次會議內容

國際海事組織(IMO)海事安全委員會(MSC)第 99 次會議於 2018 年 5 月 16 日至 5 月 25 日在英國倫敦召開，[決議案內容請參考第 98 期技術通報](#)，其他重點議題內容摘要如下：

一、 海上自主船舶(Maritime Autonomous Surface Ship, MASS)：

(一) 議題背景：

因應海上自主船舶(MASS)科技的快速發展，IMO於2017年首次討論該議題，並於本次會議訂出該議題的工作計畫。

(二) MSC 99會議產出：

1. 考量現行仍有部分問題尚未能克服(例如：裝卸貨操作、海盜因應處理、突發事故處理，PSC檢查等)，故起初的MASS可能不會完全無人駕駛，只是會有一段時間能夠完全自動。
2. 預計於MSC 100會議(2018年12月)討論是否制定MASS試運行的臨時性準則。
3. 預計於2020年完成「現行國際公約規定對於MASS的適用性檢視」，並找出其對應處理作法。

(三) MASS之定義暫定如下：

海上自主船舶為一種能在不同程度上獨立於人類操縱之船舶 (Maritime Autonomous Surface Ship is defined as a ship which, to a varying degree, can operate independent of human interaction)，並分為以下等級：

自動化層級	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)	船員於船上操作和控制船上的系統(但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，並沒有船員在船上
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

(四) MSC目前針對MASS之工作期程如下圖所示：

Task	MSC 99 WG	ICG	MSC 100 WG (3-7 Dec 2018)	MSC 101 WG ([5-14 June 2019])	ICG/WG	MSC 102 WG ([May]2020)	MSC 103 WG (Nov/Dec 2020)
Framework (definitions, list of instruments, etc.)	X		X				
Consolidated document based on submissions to MSC 99 (to be prepared by the Secretariat)			X				
Correspondence Group to test the methodology		X					
First step (identification of provisions in IMO instruments)			X	X	X ¹	X ¹	
Second step (analysis to determine the most appropriate way of addressing MASS operations)				X	X ¹	X	X ¹
Interim guidelines for MASS trials	X ²		X ³				

Notes:
1 If required
2 Invite submissions
3 Consideration

二、有關非SOLAS船舶航行於極區之安全規定(non-SOLAS Ships Operating in Polar Waters)：

- (一) MSC委員會指示船舶設計和建造小組次委員會(SDC Sub-Committee)針對「漁船」，「未從事商業行為的300GT以上遊艇」以及「300GT以上但未滿500GT的貨船」制定航行於極區之安全建議標準。
- (二) MSC委員會亦將於MSC 100會議(2018年12月)進一步審議該主題。

貳 海事勞工公約議題

一、國際勞工組織(ILO)於2018年5月28至6月8日召開第107屆大會，採納海事勞工公約之2018年修正案 ([完整內容如連結](#))。該修正案預計2020年12月26日生效，重點摘要如下：

- (一) 修正標準A2.1(船員就業協定)：新增A2.1.7段：
成員國應確保船員僱傭契約在船員因海盜或是武裝搶劫船舶而被俘虜時仍繼續有效，即使協議已經過期或已到任何一方所通知之協議暫停日期。
- (二) 修正標準A2.2(工資)：新增A2.2.7段：
若船員因海盜或是武裝搶劫船舶而被俘虜時，其工資和其他根據船員僱傭契約、相關集體談判協定或國家法律(包括本標準第4段規定的任何匯款)的權利仍應繼續在整個被俘虜期間支付，直到：
 1. 船員被釋放；或
 2. 船員在被俘虜期間死亡(註：死亡日期的決定方法依據適用的國家法律)。
- (三) 修正準則B2.5.1(應享權利)：第8段取代如下：
如果船員未在國家法律或集體談判協定所規定的合理時間內提出遣返要求，則其應享的遣返權利可能會失效，除非他們係因海盜或是武裝搶劫船舶而被俘虜。

二、海事勞工公約其他議題：

- (一) 依據[ILO新聞](#)以及香港海事局所發出之[通告](#)，香港已於2018年8月6日簽署海事勞工公約，並將於2018年12月20日生效。

一、 [MSC.1/Circ.1584](#) : Amendments to the Guidelines for Evaluation and Replacement of Lifeboat Release and Retrieval Systems (MSC.1/Circ.1392) :

(一) 背景：

1. 依據國際救生裝置章程(LSA Code)，2013年1月1日以後安裝的救生艇，其「釋放裝置和支撐結構之間的艇鉤固定結構連接件」應為「抗海洋環境腐蝕材料」，其材料上不需鍍鋅或塗裝；而2013年1月1日前安裝的救生艇，不符合LSA Code者應於2014年7月1日至2019年7月1日之間第一次進塢時更換為符合LSA Code之艇鉤。
2. 雖有上述規定，依據MSC.1/Circ.1392及MSC.1/Circ.1584通告，若其「釋放裝置和支撐結構之間的艇鉤固定結構連接件」位於救生艇內的遮蔽位置且處於「良好狀態」，主管機關或其認可組織可同意不更換該構件(意即當次毋須更換為抗海洋環境腐蝕材料，仍可為非抗海洋環境腐蝕材料且保有其塗裝)。

(二) 有關「良好狀態」之評估方式說明如下：

1. 評估方法：應依據原廠的手冊對救生艇內的遮蔽位置之釋放裝置的固定結構連接和支撐結構進行的評估。但若該手冊或原廠已不存在，則應依據下列方法進行評估：
 - (1) 在可見的範圍內對所有部件進行100%目視檢查，以評估其基本狀況和查看鏽蝕跡象，此階段部件不需要拆除或移除。
 - (2) 應移除每個吊鉤固定裝置上至少25%的螺栓進行目測檢查。如適合時，可以使用非破壞性測試(NDT)方法，如磁粉探傷。如吊鉤固定裝置上移除的任何一個螺栓有鏽蝕或被認為是處於「惡劣狀態」，則應移除並檢查同一吊鉤固定裝置上所有剩餘的螺栓(一般來說，如果任一螺栓已被腐蝕了原始尺寸的2%時，則被認為是「惡劣狀態」)。更換的構件應採用抗海洋環境腐蝕材料。
 - (3) 釋放裝置的固定結構連接或支撐結構有鏽蝕，則應進行超音波測厚和腐蝕測繪(Corrosion Mapping)。原則上，當支撐板腐蝕達到10%或以上，則該墊板被視為處於「惡劣狀態」並應更換，更換的構件應採用抗海洋環境腐蝕材料。
 - (4) 採用非抗海洋環境腐蝕材料的螺栓、墊板、龍骨包板等經評估為「良好狀態」，於必要時，應清理並重新噴塗所有零件。
2. 救生艇外的墊板和螺栓，經原廠或授權廠家進行驗證評估為「良好狀態」，則不需要更換，即使其材料在海洋環境下不具有抗腐蝕性。

二、 [MSC.1/Circ.1591](#) : Unified Interpretations of the IGF Code :

(一) 規則6.8.2之統一解釋：

1. 背景：依據規則6.8.2，當燃料艙的隔熱和佈置使得艙內介質被外部火災加熱的可能性極小時，經特別考慮後可允許燃料艙的裝填極限高於規則6.8.1所計算之裝填極限(使用參考溫度計算結果所得之裝填極限)，但任何情況下不得超過95%。

2. 統一解釋：規則6.8.2所述之替代方案僅適用「當使用規則6.8.1計算的裝填極限值低於95%時」。

(二) 規則11.3.3之統一解釋：

1. 背景：依據規則11.3.3：應採用一個至少900mm且具有A-60級防火等級的隔離艙，將含有燃料圍護系統的空間與A類機器空間或「其他具有較大失火危險的空間」隔開。
2. 統一解釋：「其他具有較大失火危險的空間」至少包含以下空間(但不限於)：
 - (1) 貨艙(但不包含閃點高於60°C的液貨艙，以及依SOLAS II-2/10.7.1.2或II-2/10.7.1.4所豁免的貨艙)；
 - (2) 車輛空間、駛上駛下空間以及特種空間；
 - (3) 服務空間(高火災風險)：廚房、設有烹飪設備的配膳室、油漆間、面積為4m²以上的儲物間和物料間、存放易燃液體的空間、三溫暖浴室和不屬於機器空間的工作間；和
 - (4) 較高火災風險的起居空間：三溫暖浴室、販賣部、理髮室及美容室以及設有非有限火災風險的傢俱和陳設且其甲板面積為50m²以上的公共空間。

(三) 規則15.3.2之統一解釋：

1. 背景：依據規則15.3.2：獨立櫃的每個燃料艙接頭空間內的舐水井，應設有「液位指示器」和溫度感測器。
2. 統一解釋：規則15.3.2所要求之「液位指示器」僅只用於指示報警狀態，例如液位開關(浮控開關)即可被視為滿足此要求之設備。

(四) 規則15.4.2.3之統一解釋：

1. 背景：規則15.4.2.3：「每次進塢(Each Dry-docking)」時應藉由將液貨艙內的液位提升至警報點以進行高液位警報(High-level Alarms)之測試。
2. 統一解釋：「每次進塢」係指：
 - (1) 貨船：貨船安全構造證書或貨船安全證書換證檢驗項目中所要求之船底檢驗。
 - (2) 客船：依據A.1120(30)決議案第5.10.1以及5.10.2段所要求之船底檢驗。

三、 [MEPC.1/Circ.778/Rev.3](#) : List of Special Areas, Emission Control Areas and Particularly Sensitive Sea Areas :

- (一) 整理MARPOL中所列之特殊區域(Special Areas)、排放控制區(Emission Control Areas)以及特別敏感區(Particularly Sensitive Sea Areas, PSSA)區域的名單以及相對應的決議案。

註：有關PSSA之介紹可[參考連結](#)。

肆 中華民國重要通告

- 一、訂定「[經營離島兩岸通航港口與大陸地區港口間之客運固定航線營運補貼作業要點](#)」，自中華民國107年8月15日生效。
- 二、[聯合國安全理事會北韓制裁委員會受制裁船隻清單及航港局配合聯合國北韓制裁決議](#)

[關注船舶清單公告](#)，中華民國107年8月29日。

- 三、修正「[船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法](#)」第四條，中華民國107年8月30日。
- 四、中華民國107年8月30日修正發布之「[船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法](#)」第4條條文，自中華民國107年9月25日施行。
- 五、訂定「[商港區域離岸風電業者申請自主裝卸作業要點](#)」，自中華民國107年10月3日生效。
- 六、預告修正「[商港港務管理規則](#)」部分條文草案，中華民國107年10月11日。

伍 巴拿馬重要通告

- 一、**[MMC-245](#): "Authorized Private Maritime Security Companies (PMSC) Transiting High Risk Areas"**
 - (一) 新增第4段內容：私人海事保全公司應獲得巴拿馬海事局之授權，且要以該通告上所載之公司名稱進行申請(若公司改名造成與先前授權時不同，則不予核可)。
- 二、**[MMC-258](#): "Approved Service Providers for Lifeboats, Launching Appliances and On-load Release Gear" :**
 - (一) 更新巴拿馬政府授權之救生艇下水及承載釋放機構維修廠商名單。
- 三、**[MMC-269](#): "Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006), Certification Process- MLC, 2006" :**
 - (一) 修正第7段：若為單一航次(Single Voyage)的情況，船東、營運者或認可組織(RO)應先取得授權，並依據MMC-336及MMC-352提供有效之財務擔保副本。
 - (二) 修正第21段：若無法在換證檢查期間內完成檢驗，船東、營運者或認可組織(RO)得將海事勞工證書副本寄給 mlc@segumar.com 並申請核發 Conditional Certificate。
- 四、**[MMC-339](#): "Medicine Chest and Medical Equipment" :**
 - (一) 新增第7段：新增對於藥櫃、藥品的布置及溫度控制之規範。
 - (二) 新增第8段：新增有關藥品的效期說明。
 - (三) 新增第11段：新增最新版本的國際船舶醫學指南連結。
- 五、**[MMC-352](#): "List of Approved P& I Clubs/ Insurers"**
 - (一) 更新巴拿馬海事局所授權之P&I及保險業者名單。
- 六、**[MMC-365](#): "Adoption of Amendments to MARPOL 73/78, Annex VI Panama Policy on IMO-DCS scheme." :**
 - (一) 修正2.2段：依據MARPOL規定以及MEPC.1 / Circ.795 / Rev.2通告內容：船舶能源效率管理計畫(SEEMP)不適用非自推之船舶以及浮式生產儲油卸油裝置FPSO跟浮式儲藏裝置(FSU)。

陸 美國壓艙水規定

一、有關壓艙水系統之型式認可：

- (一) 美國海岸巡防隊(USCG)公告第10家獲得壓艙水系統型式認可證書(Ballast Water Management System Type Approval Certificate)廠商，內容詳各證書(按字母順序排列)：[Alfa Laval](#)、[BIO-UV Group](#)、[Ecochlor](#)、[Erma First](#)、[OceanSaver](#)、[Optimarin](#)、[Samsung Heavy Industries Co.,Ltd](#)、[Sunrui](#)、[Techcross, Inc.](#)、[Wartsila Water Systems, Ltd.](#)。

柒 大陸船舶排放控制區規定

- 一、「上海港」、「江蘇省長三角水域核心港口」及「浙江省主要港口」已自**2018年10月1日**提前實施船舶排放管制措施，詳細內容請參考[CR-18-005](#)通告。

- 二、大陸交通部於**2018年7月9日**發布「[船舶排放控制區調整方案](#)」徵求意見稿全文，就降低船舶硫氧化物、氮氧化物、顆粒物、揮發性有機物的排放，以及船舶排放控制區範圍做出相關規定。摘要與非大陸籍有關之船舶規定如下：

- (一) 該方案所指船舶排放控制區包括沿海和內河控制區(詳細如[附件](#)所示)。

- (二) 硫氧化物(SO_x)和顆粒物排放控制要求：

1. 2019年1月1日起：船舶在沿海控制區內航行及靠岸停泊均應使用硫含量不大於0.5% m/m之燃油。
2. 2020年1月1日起：船舶在沿海控制區內航行應使用硫含量不大於0.5% m/m之燃油，靠岸停泊期間應使用硫含量不大於0.1% m/m之燃油。船舶進入海南水域航行及靠岸停泊均應使用硫含量不大於0.1% m/m的之燃油。

- (三) 其他

1. 船舶可通過使用清潔能源、採用尾氣後處理、使用岸電等方式滿足硫氧化物排放控制要求，亦可通過使用尾氣後處理裝置滿足氮氧化物排放控制要求。
2. 2024年12月31日前，評估前述控制措施實施效果，確定是否調整船舶排放控制區實施方案。