

航行船舶船員最低安全配置標準第八條、第九條及第三條附表一、第四條、第五條附表五修正草案總說明

航行船舶船員最低安全配置標準(以下稱本標準)於九十一年九月二十日訂定發布迄今，歷經九次修正。本次修正係參酌海事勞工公約(MLC)及航海人員訓練、發證及當值標準國際公約(STCW)規定，增訂船員於公約規定之最短休息時間內工作，雇用人應給予補休；新增國際航線船舶航行國際海域時，因應特殊情況致船員配置低於船員最低安全配額證書所載員額之相關規定，另為船員最低安全配額證書增列說明符合國際海事組織(IMO)A.1047(27)決議；考量風場工作執行風機維護作業時，避免頻繁換班，影響工作連貫性，並提升工作效率，規範當值船員得採兩班輪流制，每人每日當值不得超過十二小時。爰擬具本標準修正草案，其修正要點如下：

- 一、新增船員於公約規定之最短休息時間內工作，雇用人應給予補休。
(修正條文第八條)
- 二、新增國際航線船舶航行國際海域時，因應特殊情況致船員配置低於船員最低安全配額證書所載員額，核發特免證書之相關規定，另我國配額證書係符合國際海事組織(IMO)A.1047(27)決議，增列說明文字。(修正條文第九條)
- 三、增訂航行沿海區域從事離岸風電業務時，當值船員得採二班輪流制；參依船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第七條至第九條規定，增列輪機員資格；另配合自動控制船舶種類，新增自動控制船舶 B 類 CMS(CAB)。(修正條文第三條附表一及第四條附表五)

航行船舶船員最低安全配置標準第八條、第九條修正草案條文對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>第八條 航行船舶船員在任何二十四小時內，至少應有十小時以上之休息，且在七天內至少應有七十七小時之休息時間。但因緊急、操演或其他不可抗力情事者，不在此限。</p> <p>前項十小時之休息時間得分為二段，其中一段至少應有六小時以上，且相連二段休息時間之間隔不得超過十四小時。</p> <p>前二項十小時之休息時間，得調整為至少一次連續六小時。但以不超過二天為限。</p> <p><u>因海上航行遇突發狀況致船員須於前三項休息時間內工作者，應給予補休。</u></p> <p><u>雇用人應依國際勞工組織制定之標準格式製作船員工作安排表，以中英文呈現，並張貼於船員易接近之處。</u></p> <p><u>雇用人應依國際勞工組織制定之標準格式記錄船員休息時間，以中英文呈現，並給予船員一份由船長及其本人簽署之紀錄副本。</u></p>	<p>第八條 航行船舶船員在任何二十四小時內，至少有十小時以上之休息，且在七天內至少應有七十七小時之休息時間。但因緊急、操演或其他不可抗力情事者，不在此限。</p> <p>前項十小時之休息時間得分為二段，其中一段至少應有六小時以上，且相連兩段休息時間之間隔不得超過十四小時。</p> <p>前二項十小時之休息時間，得調整為至少一次連續六小時。但以不超過二天為限。</p> <p>船員工作安排表應張貼於船員易接近之處。</p> <p>國際航線船舶船員工作安排表應以中英文製作。</p>	<p>一、第一項酌作文字修正。</p> <p>二、查航海人員訓練、發證及當值標準國際公約(下稱STCW)章程A-VIII/1.6 及海事勞工公約(下稱MLC)標準A2.3.8 規定，當航海人員被召喚工作(諸如機器空間無人值守而被召喚時)而擾亂其正常休息時間，則該航海人員之休息時間應獲足夠之補休。另STCW章程A-VIII/1.2、A-VIII/1.3 及MLC標準A2.3.5(b)、A2.3.6 規定船員的最短休息時間，惟實務上考量海上航行恐遇突發狀況，仍有違反上述公約對船員最短休息時間之情形，為避免船員疲勞駕駛，依據公約規定雇用人安排船員於最短休息時間內工作，應給予補休，以確保航行安全，爰新增第四項。</p> <p>三、依據MLC標準A2.3.10 規定，雇用人應在船員易接近之處張貼船上工作安排表，至少應包括每一崗位在</p>

		<p>上和在港口的工作時間，且需符合最長工作時間或最短休息時間之規定。且MLC標準A2.3.11規定，須以國際勞工組織制定之標準格式，以船上的一種或多種工作語言和英語製作，參酌上開公約規定，修正現行第四項，並移列為第五項。</p> <p>四、依據MLC標準A2.3.12規定，應以國際勞工組織制定之標準格式記錄船員每日之工作或休息時間，以利監督是否符合規定，並應給予船員一份由船長及其本人簽署之紀錄副本，由船員自行保存，且應符合MLC標準A2.3.11規定，以船上的一種或多種工作語言和英語記錄，參酌上開公約規定，爰新增第六項。</p> <p>五、其餘項次未修正。</p>
<p>第九條 航行船舶應由雇用人檢附申請書（如附表五），向航政機關申請核發船員最低安全配額證書（如附表八、附表九），置備於船上，以應檢查。</p> <p>船員配置之降等、減配或其他限制條件，應於證書上記載</p>	<p>第九條 航行船舶應由雇用人檢附申請書（如附表五），向航政機關申請核發船員最低安全配額證書（如附表八、附表九），置備於船上，以應檢查。</p> <p>船員配置之降等、減配或其他限制條件，應於證書上記載</p>	<p>一、第一項及第二項未修正。</p> <p>二、為強化船旗國管理机制，依據STCW公約第八條規定，國際航線船舶航行國際海域，因發生特殊情況，如船員生病、傷亡、不可預期之事件或其他不可抗力因素等，無</p>

<p>。 <u>國際航線船舶航行國際海域，因船員生病、傷亡、不可預期之事由或其他不可抗力因素等特殊情況，無法於國外港口完成船員替補，致船員配置低於船員最低安全配額證書所載員額，由雇用人檢附申請書(如附表十)及相關文件，向航政機關提出申請，經航政機關審查不致對人員、財產、環境產生危害，核發特免證明者(如附表十一)，其艙面或輪機部門船員得各少於船員最低安全配額證書所定員額一人。</u></p> <p>。 <u>前項特免證明之效期以六個月為限。</u></p> <p><u>第三項特免證明之特免對象，除不可抗力之情況得將船長或輪機長列入外，以次一級職位之船員為限。其未持有適當證書者，應由船長測試通過並提供該船員之適格證明，供航政機關審查。</u></p>	<p>。</p>	<p>法於國外港口完成船員替補，致船員配置低於船員最低安全配額證書所載員額時，應由雇用人檢附申請書及相關文件，向航政機關申請，經審查不致對人員、財產、環境產生危害，核發特免證明者，其艙面或輪機部門船員得各少於船員最低安全配額證書所定員額一人。另不可預期之事由包含該港口出入不安全而無法上船、該港口國禁止於該港替補船員或希望該船儘快出港、因該港口地處偏遠，無法開航前抵達該港口；不可抗力因素包含天災、戰爭、封港等，爰增訂第三項。</p> <p>三、為符合實務運作情形，特免證明效期不超過六個月，爰增訂第四項。</p> <p>四、特免對象以特免次一級職位船員為限，除不可抗力之情況，不得將船長或輪機長列為特免對象。如該次一級職位無須持有證書即可擔任者，得由資格及經歷均明確與該職位所要求者相當之船員擔任，倘該替補船員未持有適當證書，應由船</p>
---	----------	---

		<p>長測試通過並提供該船員之適格證明，供航政機關審查，爰增訂第五項。由航政機關統計每年核發特免證明之數量，併此說明。</p> <p>五、基於保障海上人命安全，與船舶營運之安全，我國籍船舶應符合海上人命安全國際公約(SOLAS)第五章航行安全規則第十四條船員配額規定，從海上人命安全觀點為出發點，為船舶維持或於必要時採取各項措施，使所有國籍船舶均配置足夠而有能力之船員、MLC規則 2.7 配額水準規定應配有充足的船員，確保船舶的安全和有效操作，並充分注意到保全、STCW規則 VIII/1、VIII/2 及章程 A-VIII/1 當值規定船員之疲勞所伴隨之危險，尤以其職務與船舶安全及安穩有關之操作人員，並考慮船員疲勞問題，以及航行性質及條件，確保在所有航行船舶上隨時保持適於當時環境及狀況之安全。</p> <p>六、另 STCW 公約規定，GMDSS 通用級值機員不應為特免對象，考量我國籍船舶艙</p>
--	--	--

		<p>面部門甲級船員皆持有GMDSS通用級值機員訓練證書並兼任值機員，且船員最低安全配額證書並未明定該職位，實務上無核發GMDSS通用級值機員特免證書之需求。另有關船上指定之船舶保全人員(SSO)，皆由船長或大副擔任，替補船員之資格及經歷均明確與該職位所要求者相當，因船上人力短缺，雇用人及船長應依第八條第五項及第六項規定，製作船員工作安排表，張貼於船員易接近之處，並每日記錄船員休息時間，以符合MLC規則 2.3 及 STCW 章程 A-VIII/1.5 之規範。</p>
--	--	---