

張清風理事長率協會成員拜訪中國航海學會

張清風理事長於 2016 年 10 月 17 日率協會榮譽理事長、前任理事長徐國裕、協會副理事長/東聯航運公司副總經理方福樑、協會秘書長/國立臺灣海洋大學教務長張文哲；商船學系系主任郭俊良；商船學系教授田文國一同拜訪中國航海學會。本次拜訪的對象有中國航海學會余世成常務副理事長、中國航海學會秘書長王群、秘書處郭衛華、宮詩石、孫敦屏等。

中國航海學會(英文名稱:CHINA INSTITUTE OF NAVIGATION, 縮寫: CIN)。是由從事航海工作及交通、海軍、海洋、漁業等系統中的有關單位和人員自願組成、依法登記成立的全國性、學術性、非營利性社會組織，具有社會團體法人的資格。其宗旨為熱愛祖國，尊重知識、尊重科學、尊重人才，弘揚航海文化，倡導“奮鬥、創新、求實、協作”精神，團結和組織航海科技工作者，緊緊圍繞“四個全面”戰略布局，秉承“創新、協調、綠色、開放、共享”的發展理念，共同促進航海事業的繁榮和發展，有效發揮服務科技工作者、服務創新驅動發展、服務提高全民科學素質、服務黨和政府科學決策的積極作用。

中國航海學會目前有海洋船舶駕駛、內河船舶駕駛、通信導航、船舶機電、水運管理、內河航運開發建設、內河海事、航標、船舶防污染、危險貨物運輸、救助打撈、集裝箱運輸、海運法規研究、船開、船舶檢驗、航海歷史與文化研究、水運規劃與技術經濟、引航、航海心理學、航海遙感專業委員會，共 20 個專業委員會，還設立了專家委員會和專家庫。每年一度評出的“中國航海學會科學技術獎”，已經成為大陸交通行業最重要的科技獎項。

中國航海學會成立 37 年來，積極開展學術交流、技術服務、期刊出版、科學普及、國際交流與合作等活動，取得了許多重大的學術成果和發展成就。中國航海學會已經成為大陸航海領域組織最健全、學科分布最廣泛、最有影響力、最具權威性的學術團體。編輯出版的期刊主要有《中國航海》、《航海技術》等，是航海學術交流的重要平台，是中國航海界綜合性高級學術刊物。

余世成常務副理事長對張清風理事長一行的到訪表示熱烈歡迎，並介紹中國航海學會基本情況。張清風理事長非常感謝中國航海學會這幾年來與本協會的合作，並期許後續兩協會間能對於海事教育、航海技術多多進行意見交流。兩協會對往年的交流、互訪合作所取得的成果進行回顧，並就當前學會建設發展的重點、難處、關鍵點和加強雙方交流的內容、方式、方法進行熱烈的研討和溝通。討論重點包括學會組織機構的構成、分支機構的設立運行等內容。雙方還圍繞海上救撈、科普推廣、學術交流、海上航運、船員認證、分支機構對接、航海心理學、服務“一帶一路”建設等方面加強具體合作的方式方法進行了溝通交流。張清風

理事長亦誠摯邀請中國航海學會參加臺灣中華海洋事業協會組織的學術研討會議。

本協會與中國航海學會一致認為，此前兩會的交流合作是卓有成效的，是成功雙贏的。雙方今後應進行更務實、更有品質、更有內涵、更有實效的交流合作，加強聯繫，增強互訪，將兩會的合作推向一個新階段。



張清風理事長率協會成員拜訪中國航海學會交流照片

張清風理事長率協會成員拜訪大連海事大學、大連海洋大學 及北京市水產試驗所

張清風理事長 2016 年 10 月於拜訪中國航海學會期間，亦率協會榮譽理事長、前任理事長徐國裕、協會副理事長/東聯航運公司副總經理方福樑、協會秘書長/國立臺灣海洋大學教務長張文哲；商船學系系主任郭俊良；商船學系教授田文國一同拜訪大連海事大學、大連海洋大學及北京市水產試驗所。

(一) 大連海事大學

大連海事大學源於 1909 年設立的郵傳部上海高等實業學堂船政科。1911 年以船政科為基礎創辦郵傳部上海高等商船學堂，1912 年更名為吳淞商船學校，1915 年停辦，1929 年復校後更名為交通部吳淞商船專科學校，1937 年再度停辦，1939 年於重慶復校並更名為國立重慶商船專科學校，1943 年併入位於重慶的國立交通大學，1946 年於上海復校並更名為國立吳淞商船專科學校，1950 年與交通大學航業管理系合併成立上海航務學院。1953 年，中央人民政府決定將上海航務學院與發端於 1927 年東北商船學校的東北航海學院合併組建大連海運學院，同年，發端於 1920 年集美學校水產科的福建航海專科學校併入。1960 年，學校被確定為全國重點大學。1963 年，國務院批准學校航海類專業實施半軍事管理。1994 年，學校更名為大連海事大學。1997 年，學校成為國家“211 工程”重點建設高校。1998 年，學校質量管理體系通過國家港務監督局和挪威船級社(DNV)認證，成為國內率先將 ISO9001 質量管理體系引入人才培養質量管理的高校。

學校始終堅持“特色求發展，質量求生存”的專業建設之路。現設有 19 個教學科研機構，51 個本科專業，6 個一級學科博士點、32 個二級學科博士點、18 個一級學科碩士點，97 個二級學科碩士點，7 個博士後流動站，擁有工商管理碩士(MBA)、公共管理碩士(MPA)、法律碩士(LLM)、翻譯碩士(MTI)、工程管理碩士(MEM)、國際商務碩士(MIB)、社會工作碩士(MSW)、工程碩士(ME)14 個領域，專業學位授予權。在校本科生、研究生共計 20000 餘人，同時招收攻讀學士、碩士、博士學位的外國留學生。開校 60 多年來，學校為國家培養了各類高級專業技術人才 9 萬餘名，其中大多數已成為大陸航運事業的骨幹力量。

(二) 大連海洋大學

大連海洋大學創建於 1952 年，前身為東北水產技術學校，1958 年升格為大連水產專科學校，1978 年升格為大連水產學院，2000 年由農業部劃轉遼寧省管理，2010 年經教育部批准更名為大連海洋大學。

該校地處美麗的海濱城市--大連，是大陸北方地區唯一的一所以海洋和水產學科為特色，農、工、理、管、文、法、經、藝等學科協調發展的多科性高等院

校。現有黃海校區、渤海校區和瓦房店校區 3 個校區，占地面積 80 萬平方米，總建築面積 40 萬平方米。現設有 18 個學院、1 個教學部。有省(部)級重點學科 4 個，其中省一流特色學科水產一級學科在教育部第三輪學科評估中名列第三，水生生物學、動物遺傳育種與繁殖 2 個二級學科為省優勢特色重點學科，水產養殖二級學科為農業部重點學科，有省哲學社會科學重點建設學科 1 個。擁有國家級多學科協同創新平台 1 個。有一級學科碩士學位授權點 11 個、二級學科碩士學位授權點 30 個、有 4 碩士專業學位類別、13 個培養領域。有 50 個本科專業。有 1 個國家級人才培養模式創新實驗區；1 個國家級實驗教學示範中心，7 個省級實驗教學示範中心，1 個省級虛擬仿真實驗教學中心，1 個國家級地方高校本科專業綜合改革試點專業，3 個國家級特色專業，4 個省級本科特色(示範)專業，3 個省級本科綜合改革試點專業，3 個省級本科工程人才培養模式改革試點專業，1 個省級本科重點支持專業，1 個遼寧省緊缺本科人才培養基地。有農業部育種中心 1 個，國家級加工中心 1 個，農業部重點開放實驗室 1 個，遼寧省協辦創新中心 1 個，省高校重大科技平台 1 個，省級重點實驗室 7 個，省級工程技術研究中心 4 個，省級科技服務中心 1 個。

(三) 北京市水產科學研究所

北京市水產科學研究所成立於 1958 年，2004 年經國家科技部批准建立了“國家淡水漁業工程技術研究中心”，隸屬於北京市農林科學院，為市屬社會公益性的科研事業單位。水產所本部位於豐台區角門路 18 號，另有小湯山水產良種開發中心、延慶玉渡山冷水魚基地、房山十渡魚類繁育基地、良鄉生物漁藥研發中心、河北灤平水產良種場等五個試驗基地，占地總面積 21 公頃。

水產所定位於立足北京，面向全國，跟蹤世界漁業科技發展前沿，針對北京乃至全國水產業發展中關鍵技術問題，從事水產應用技術研究和推廣。主要致力於水產生物技術、水產動物育種、增養殖技術、水產動物營養與病害防治、漁業信息、漁業生態與環保、水產品加工及質量安全等技術領域的研究工作，服務於北京及全國漁業，為農民提供漁業科技服務。

水產所科研設施完善，本部建有 3000 平方公尺科研辦公樓，6000 平方公尺綜合樓，擁有現代化儀器 200 餘台件。下設生物技術與育種、水產動物營養與病害防治、漁業生態與環保、水產加工與質量安全、冷水魚類、觀賞與休閒漁業、漁業信息等七個研究室。經北京市科委批准組建北京農業生物技術中心水產實驗室、北京市水產科研中試基地；擁有農業部批准的國家級北京水產名優魚類良種場和國家級錦鯉良種場。中國水產學會觀賞魚分會、北京水產學會掛靠在本所。

水產所技術力量雄厚，擁有近 100 人的科研技術隊伍，中高級以上技術人員占 76%，同時聘請美國奧本大學、日本東京水產大學、中國海洋大學、中科院發育所、中國水產科學研究院等國內外著名科研機構、大專院校的院士、知名專家、教授為客座研究員。建所以來，共完成國家 863、省部級重點科技攻關、推廣等

項目 200 餘項，取得 100 多項科技成果，其中”北京市郊區池塘養魚高產技術大面積綜合實驗”、“已鱧鱖魚為主穩產高產綜合技術的研究”、“西伯利亞鱒魚人工繁殖及商品魚養殖配套技術研究”等 42 項科研成果獲得了科技部、農業部和市政府的科技獎。為解決首都”吃魚難”的問題做出重要貢獻，為保障北京水產食品安全發揮重要作用，對北京乃至全國漁業行業科技進步及農業質量和效益的提高起了重要推動作用。



張清風理事長率協會成員拜訪大連海事大學交流照片



張清風理事長率協會成員拜訪大連海洋大學交流照片



張清風理事長率協會成員拜訪北京市水產科學研究所交流照片

中華海洋事業協會

第八屆第三次理監事聯席會議 紀錄

- 一、時間：105 年 09 月 25 日（星期六）上午 10 時
- 二、地點：台北國軍英雄館 2 樓百合廳（台北市長沙街 1 段 20 號）
- 三、出席人員：
理事部份：張清風、方福樑、徐永浩、呂正琴、胡延章、李蓬、顧其新、陳旺卿、黃余得、陳喜祥、黎瑞德、李曙光、李大民、黃玉輝、鍾玉科。
監事部份：梅家禮、王瑋苓、高聖龍、馬潮
- 四、請假人員：徐國裕 榮譽理事長
理事部份：李芳崙、陳正文、陳志哲、洪煌景、田文國、陳希敬、林沛樵、連長華、陳志凡。
監事部份：陳沼銘、周建章、李興楨
- 五、列席人員：交通部航港局 賴英杰簡任技正
中華日報 陳瓊如 台灣新生報 吳國志
秘書處 張文哲、王彙喬、吳木章
- 六、主席：張清風理事長 紀錄：吳木章

七、主席致詞：略

八、會務報告：

- (1) 會務捐款—感謝黎瑞德 常務理事捐款 10,000 元 (105.03.05)
黃玉輝 理事捐款 20,000 元 (105.04.06)
何朝和 會員捐款 10,000 元 (105.06.17)
方福樑 副理事長捐款 20,000 元 (105.07.11)
- (2) 2016 年夏季版海洋事業通訊第 12 期已於 8 月如期出刊，感謝王彙喬副秘書張義務主編。
- (3) 2016 年 6 月 7-8 日在廈門集美大學，本會與廈門集美大學共同舉辦第四屆海峽兩岸『海事風險評估與管理』研討會，台灣地區產業專家學者由張理事長親自領隊：台灣海洋大學-海運學院桑國忠院長、商船學系郭俊良主任、陳世宗教授、通訊導航學系張淑靜教授、運輸學系高聖龍教授、暨海洋協會徐國裕榮譽理事長、方福樑副理事長、張文哲秘書長、陳希敬理事、李蓬理事、王瑋苓監事、王彙喬副秘書長、吳木章副秘書長等 14 人與會。本會為鼓勵擴大參與，凡投稿論文參加研討會者每人補助 5000 元。本次研討會黃玉輝理事、何朝和會員贊助活動旅費特此

感謝。

- (3) 本會承接交通部航港局委託辦理之「船舶公約檢查員基礎訓練計畫」，已於 105 年 07 月 27 日發函航港局完成計畫履約，並已獲航港局認可撥款，感謝計畫主持人林彬教授、王彙喬副秘書長及 CR 驗船師們的協助，使得本計畫得以順利完成。

九、財務報告：本會財務狀況至 105 年 09 月 15 日截止，經費結存 14,325 元。
本會承接交通部航港局委託辦理之「船舶公約檢查員基礎訓練計畫」，計畫結餘金額為是 338,742 元。

十、討論提案

第一案

案由：本會擬於 9 月下旬舉行第八屆第二次會員大會，提請討論案。

- 說明：1.會議時間：預定 105 年 9 月 25 日（星期日）上午 9 時 30 分
2.會議地點：台北國軍英雄館 2 樓百合廳（台北市長沙街 1 段 20 號）
3.參加人員：本會全體會員（包括個人會員及團體會員）
4.主持人：張清風理事長

決議：通過。

第二案

案由：本會張理事長擬於 10 月 16-19 日拜訪中國航海學會，雙方相關討論議題，提請討論案。

- 說明：1.張理事長擬於 10 月 16-19 日拜訪中國航海學會，並參與該協會年會。
2.請提供相關議題，以利雙方研商，促進兩岸航運交流

決議：通過。

參訪人員-張清風理事長、徐國裕榮譽理事長、方福樑副理事長、張文哲秘書長、田文國理事、海大商船學院陳俊良主任。

第三案

案由：謝章民、古介勇等 2 人申請加入本會為個人會員，請同意案。

說明：如附件。

決議：通過。

十一、臨時動議

十二、散會—餐敘聯誼

斯里蘭卡成為海事勞工公約的第 81 個成員國

斯里蘭卡民主社會主義共和國政府於 2017 年 1 月 12 日向國際勞工組織遞交批准 MLC 2006 的文書。斯里蘭卡自此成為國際勞工組織的第 81 個成員國，成為亞洲批准該公約的第 16 個國家。公約將在 2018 年 1 月 12 日，即遞交批准文書後一年，在斯里蘭卡生效。

將於 2017 年生效的國際公約修正案

- SOLAS 與 MARPOL 相關修正案使《國際極地水域營運船舶規則》（極地規則）具有強制性且將於 2017 年 1 月 1 日生效，極地規則適用於 2017 年 1 月 1 日及以後建造的新船，2017 年 1 月 1 日以前建造的現有船要求在 2018 年 1 月 1 日以後第一次中間檢驗或者換新檢驗時達到相關要求。
- MARPOL 附則 I 中有關油泥艙的修正案將於 2017 年 1 月 1 日生效。
- MARPOL 附則 I 第 12 條有關油泥艙修正案更新並修訂該要求，拓展了有關油泥艙排放連接與管路應確保油泥得到妥善處理的要求。
- SOLAS 有關《使用氣體或低閃點燃料船舶國際安全規則》的修正案於 2017 年 1 月 1 日生效。
- 《使用氣體或其他低閃點燃料船舶國際安全規則》（IGF 規則）及使 IGF 規則具有強制性的 SOLAS 相關修正案於 2017 年 1 月 1 日生效。
- SOLAS 第 II-1 章(構造—結構、分艙與穩性、機電設備)修正案包括 F 部分修正案（替代設計與佈置），為機器、電器、低閃點燃料儲存和配布，提供了替代設計和佈置方法。新增 G 部分—使用低閃點燃料船舶，新增條款要求 2017 年 1 月 1 日及以後建造船舶必須滿足 IGF 規則的要求，以及第 II-2 章修正案及附錄（證書）的相關要求。
- IGF 規則包含關於有佈置、安裝、機器監控的強制性規定，使用低閃點燃料的設備和系統，IGF 在初期階段特別關注以 LNG 為燃料的船舶。
- 規則明確了使用低閃點燃料、需要被特殊考慮的區域，利用基於目標的方法，為使用低閃點燃料船舶的設計、建造、和營運制定專門的目的及功能要求。
- STCW 公約及規則修正案，新納入對船長、高級船員、普通船員和其他在船人員符合 IGF 規則的強制培訓和發證最低要求。
- SOLAS 有關通風的修正案於 2017 年 1 月 1 日生效
- SOLAS 第 II-2/4.5 條及第 II-2/11.6 條修正案澄清了關於貨艙輔助通風方法的要求，為了避免貨艙隔離閥損壞或者意外的關閉情況下出現超壓和負壓，以充分保障安全；SOLAS 第 II-2 章 20 條關於通風系統的性能。
- STCW 馬尼拉修正案過渡條款將於 2017 年 7 月 1 日結束

- 自 2017 年 7 月 1 日起，STCW 證書必須經頒發、換新、再有效以符合 2010 年馬尼拉修正案要求。
- 2017 年 9 月 1 日 —MARPOL 有關特殊區域生活污水排放、NOx tier III 報告的修正案將於 2017 年 9 月 1 日生效
- 2016 年 4 月 (MEPC69) 通過 MARPOL 有關特殊區域生活污水排放、NOx tier III 報告的修正案，該修正案將於 2017 年 9 月 1 日生效。
- MARPOL 附則 IV 修正案是有關客船在特殊區域排放要求的實施時間，規定對於新造客船不早於 2019 年 6 月 1 日，對於現有客船不早於 2021 年 6 月 1 日。
- MARPOL 附則 II 附錄 I 修正案，是關於改進 GESAMP 有害評估程式。
- MARPOL 附則 VI 修正案是有關記錄排放控制區 NOX Tier III 技術性符合的要求。
- 有關《2008 年氮氧化物技術規則》的 MARPOL 修正案旨在便利氣體燃料發動機與雙燃料發動機測試。

IMO 延長 STCW 公約馬尼拉修正案過渡期 6 個月

針對部分主管機關在 2017 年 1 月 1 日之前未能確保所有船員持有符合 STCW 公約馬尼拉修正案要求的證書的情況，MSC 97 屆會議決定延長 STCW 公約馬尼拉修正案過渡期 6 個月，既延至 2017 年 7 月 1 日。

為減少不必要爭議，MSC 97 屆會議發佈通函：提醒各港口國主管機關和認可的組織在檢查（PSC 或 ISM）過程中妥善處理船員未持有符合 STCW 公約馬尼拉修正案要求的證書的情況，若發現類似情況，只需告知船旗國主管機關，無需“滯留”或簽注“不合格”

聯合國將有關打擊索馬里海盜的海軍行動的授權展期一年

聯合國安理會已再次為打擊索馬里海盜的國際海軍行動授權一年，並強調稱儘管海盜威脅已經減輕，但仍不可對此掉以輕心。

最近，安理會一致通過了第 2316 (2016) 號決議，並再次確認了索馬里當局的首要職責。同時，安理會再次呼籲相關國家及區域組織應與索馬里當局就部署艦艇及軍用飛機方面進行合作，提供後勤保障，對疑似在該區域海盜及武裝劫持船舶中使用的船舶、武器及相關設備進行處理。

2011 年以來海盜襲擊事件數量持續減少，安理會對歐盟海軍(EUNAVFOR) 所執行的“阿塔蘭塔”行動、北約 (NATO) 所執行的“海洋盾牌”行動、海上聯合部隊的 151 聯合特遣艦隊、非盟和南部非洲開發共同體以及個別國家在反海盜任務和保護船舶順利通過所做出的貢獻表示稱讚與感謝。

與此同時，安理會表示，國內能力及法律體制在扣押和起訴海盜嫌疑人等方面仍存在不足，因此仍需在此方面需繼續加強國內立法行動及國際方面對其能力建設的援助。另外，安理會也對在索馬里專屬經濟區出現非法、不報告和不受管

制的捕撈行為 (IUU) 表示密切關注。安理會稱，此類捕魚行為和海盜活動給索馬里造成了數百萬美元的稅收流失，同樣也不利於當地的穩定發展。

ICS 支持 IMO 為航運業溫室氣體減排制定路線圖

在馬拉喀什舉行的聯合國氣候變化框架公約第 22 次締約方大會上，國際航運公會 (ICS) 表示，國際海事組織 (IMO) 最近關於航運溫室氣體減排路線圖重要決定，將促進全球範圍內溫室氣體排放量的減少。

ICS 說，IMO 海上環境保護委員會第 70 屆會議 (MEPC 70) 制定的路線圖以 IMO 通過的關於航運強制性溫室氣體減排要求為基礎，確保將 2025 年後建造的船舶其能效至少提高 30%。儘管早於《巴黎協定》通過四年時間，然而實際上比《巴黎協定》更進一步。因為 IMO 制定的路線圖中規定到 2023 年建立一個可能包括具有法律約束力的市場機制措施，以確保 IMO 兌現最初的承諾。

IMO 剛剛通過的強制性船舶能耗資料收集機制。這將使得 2018 年達成的任何溫室氣體減排戰略都是以最新的船舶能耗資料為依據。

ICS 及其成員國船東協會希望在 2017 年，下一次 IMO 海上環境保護委員會會議 (MEPC 71) 之前，就 IMO 的溫室氣體減排提出一些明確的想法。

港口國監督將重視船舶燃油硫含量符合性檢查

涵蓋五大洲 (南美洲、北美洲、歐洲、亞洲、澳洲)、四十五個國家的港口國監督主管機關已經達成共識，將在 2018 年展開以「聚焦船舶空氣污染」為主題的集中檢查活動 (CIC)。

聯合國專屬機構國際海事組織 (IMO) 確定將於 2020 年開始，把全球船舶燃油硫含量限制在 0.5% 以內，該項要求確定以後各國之間實施有效的協作成為下一步工作的重點。

2016 年，巴黎備忘錄通過了 2018 年 CIC 計畫，確定國際防止船舶造成污染公約 (MARPOL) 附則 VI 為檢查重點，高度重視 IMO 在嚴格限制船舶空氣污染方面要求。

2018 年 CIC 的達成離不開丹麥在國際海事公約加強執行方面的推動和努力，儘管早在 2015 年，被稱為 SECA (硫排放控制區) 的低硫油限制區已經被引入，但是丹麥主管機關依然不遺餘力的加強政治與技術方面工作。

丹麥主管機關高級顧問 Peter Krog-Meyer 表示，現在取得的成果是顯著的，首先，全世界給予船舶是否達到燃油限制標準更多的關注；其次，眾多的港口國明確表態將通過加強協作來提高船舶使用燃油硫含量方面規定監督。

2018 年的 CIC 僅僅是眾多工作中的一部分，IMO 決定 2020 年在全球實施硫排放限制以後，2017 年一系列工作將加速進行。CIC 即表示船舶在被涵蓋的 45 個國家都有可能受到檢查，港口國監督檢查官登輪以後，可以選擇船舶任何一方面進行專項的檢查，例如，船舶燃油硫含量。此有助於船舶遵守新公約條款，同時能使船員認識到新條款生效以及違反條款需要承擔的處罰。

新加坡 MPA 召開海事保安會議強調網路保安措施

2016 年 11 月 1 日，新加坡 MPA 的 Capt M.Segar 在新加坡海事保安會議上發言提到：當前海上網路保安存在一定風險，同時 MPA 正採取可以提高人們意識的措施。海上網路空間保安狀況無法與目前的行業創新和技術發展相匹配，因此，進行網路保安建設至關重要。

他提到，新加坡同樣會受到網路威脅。新加坡政府意識到了如今的網路威脅，並果斷採取了措施解決問題。新加坡的網路保安戰略於近日啟動，即新加坡將如何繼續加強國家網路保安對“智慧時代”的適應能力，並通過以下四個戰略來實現：強化關鍵資訊基礎設施建設；提高企業和社會意識；發展充滿活力的網路保安生態系統；培育強有力的國際夥伴關係。

Capt M.Segar 同時提到，使用勒索軟體進行網路盜版是一種高度新興的威脅，其中惡意軟體可以加密和拒絕使用者訪問其保存在其電腦中的檔，除非其支付一定贖金。駭客會利用這一點用於鎖定航運公司並對其資料檔案加密，使這些公司在未支付其贖金的前提下，不能使用或操作業務有關的資訊。

新加坡海事及港務管理局 (MPA) 一直在採取積極措施應對日益嚴重的網路保安威脅。業界參與定期對話十分有必要，並可以借此實施正確的解決方案，並確定潛在的風險點。

MPA 已經形成了一個海上網路保安網路 (簡稱 MCSN)，由來自港口碼頭運營商和郵輪碼頭運營商的主要海事利益相關者組成。通過網路的定期會面可以解決網路安全問題，並探索如何加強關鍵資訊基礎設施。

兩周前，MPA 進行了 MCSN 首屆海上網路保安演習，以驗證和評估該部門對網路事件的回應過程和程式。

IMO 將全面使用低硫油時間定在 2020 年

在 10 月 24 日-28 日召開的 IMO 海上環境保護委員會第 70 屆會議，決定 2020 年起在全球範圍內使用硫含量不超過 0.5% 的燃油。此對全球環境和人類健康的保護是一個重要的里程碑。2020 年 1 月 1 日起，因船舶營運所造成的硫污染將顯著減少。對於目前所使用的含硫量為 3.5% 的燃油來說，這次對降低含硫量的要求是一個革命性的變化。

污染預防和應急分委會 (PPR) 將為在 2020 年實施這一要求做更多的工作。2020 年這一時間點在 2008 年 MARPOL 公約附則 VI 的修正案中就已經確定，前提條件是 2018 年要完成全球燃油供應充足程度的評估。這一工作在 2016 年就完成且提交給 MEPC 70，根據評估的結果，燃油的供應可以滿足需求。

儘管 IMO 認可了這項評估報告，但仍有人對燃油的供應情況表示擔憂。BIMCO 表示會開展一項研究，重新評估燃油的供應性，以確保全球貿易供應鏈不會受到破壞，確保發展中國家不會面臨能源危機。燃料供應不足將會導致航運成本提高，對已經不景氣的航運業帶來新的傷害。