CR Classification Society

TECHNICAL CIRCULAR

編號 127

日期 2023.04.26

CR 2023 年度第二期技術通報來囉！歡迎各單位及先進踴躍訂閱(或分享給同業周知)以獲得國際間最新消息！

本期焦點：

- **地中海航線需知：地中海水域將列為硫氧化物和微粒物質排放管制區(SOx ECA)！**
- **若船舶使用生質及合成燃料占比30%以下的混合燃料，不須額外執行NOx測試！**
- **壓艙水管理系統改裝要點提醒！若升級系統或更改主要構件者須重新執行調試試驗！**
- **巴拿馬海事局新措施：自2023年4月15日起，高風險或有留置風險之船舶進港前須申請臨時檢驗！**

本期目錄：

壹、 MEPC第79次會議決議案

- 地中海水域將列為SOx ECA，預計2025年5月1日強制實施
- 位於北極水域內之港口可加入區域性的港口收受設施安排(包含油類、有毒液體物質、污水、垃圾及空污)，預計2024年5月1日生效
- 擴大垃圾紀錄簿適用範圍：總噸位100以上之船舶(註：現為總噸位400以上)，預計2024年5月1日生效
- 本次決議案：MEPC.359(79)、MEPC.360(79)、MEPC.361(79)、MEPC.362(79)、MEPC.363(79)、MEPC.364(79)、MEPC.365(79)、MEPC.366(79)、MEPC.367(79)、MEPC.368(79)

貳、 IMO相關通告

- 若船舶使用生質及合成燃料占比30%以下的混合燃料，不須額外執行NOx測試
- 若壓艙水管理系統進行升級或更改主要構件，則視為新安裝，須重新進行調試試驗
- 澄清有關管道貫穿防火隔艙之防火絕熱和間隙要求
- 本次通告：MSC.1/Circ.1655、MEPC.1/Circ.795/Rev.7、BWM.2/Circ.66/Rev.4

參、 中華民國重要通告

- 修正「水域遊憩活動管理辦法」第10條條文(修正帶客從事水域遊憩活動或租借場地、設備從事水域遊憩活動之投保規定)
- 修正「船員薪資岸薪及加班費最低標準」第3條附表

肆、 巴拿馬重要通告

- 為提高巴拿馬籍船舶在各港口國管制備忘錄之表現，自2023年4月15日起，要求高風險船舶或有留置風險之船舶，於進入港口前需向認可組織申請臨時檢驗以確保符合相關規定

網址：www.crclass.org 電子郵件信箱：cr.tp@crclass.org

This "Technical Circular" is provided only for the purpose of supplying current information to its readers. CR Classification Society, its officers, employees and agents or sub-contractors do not warrant the accuracy of the information contained herein and are not liable for any loss, damage or expense sustained whatsoever by any person caused by use of or reliance on this information.

- 巴拿馬海事局更新P&I保險業者授權名單
- 巴拿馬海事局更新私人海事保全公司授權名單
- 巴拿馬海事局更新救生艇、救難艇及其降落裝置與釋放機構檢修之服務供應商名單
- 本次通告：MMN-09/2020、MMC-202、MMC-230、MMC-243、MMC-245、MMC-258、MMC-380

伍、 CR服務資訊

- CR技術通報服務，訂閱後將於更新時自動發送技術通報至您的電子郵件信箱，提供即時的IMO最新動態，以及MSC、MEPC決議案重點中文摘要
- PSCO登輪檢驗需要協助嗎？歡迎船長或輪機長或工程師於PSCO登輪時加入CR PSC應急群組資訊，獲得即時技術協助

壹 MEPC第79次會議決議案

國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會(MEPC)第79次會議於2022年12月12日至12月16日於英國倫敦舉行，會議重點議題請參考第125期技術通報。另本次會議所採納之決議案內容如下：

一、 **MEPC.359(79)決議案：修正防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄I、II及IV，預計2024年5月1日生效：**

(一) 背景：所有MARPOL締約國皆須提供港口收受設施，但由於某些國家可能無法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) 修正MARPOL附錄I 規則38 (油類收受設施)、附錄II規則18(有毒液體物質收受設施及碼頭卸貨安排)、附錄IV規則12(污水收受設施)之收受設施規定：

1. 新增對於海岸線與北極水域相鄰之國家，其位於北極水域內之港口可加入區域性的港口收受設施安排(包含油類、有毒液體物質及污水之收受設施)。
2. 加入區域性的港口收受設施安排之計畫應參照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))辦理。

二、 **MEPC.360(79)決議案：修正防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄V，預計2024年5月1日生效：**

(一) 修正MARPOL附錄V規則8 (垃圾收受設施)：

1. 新增對於海岸線與北極水域相鄰之國家，其位於北極水域內之港口可加入區域性的港口收受設施安排(針對垃圾收受設施)。

(二) 修正MARPOL附錄V規則10 (標牌、垃圾管理計畫和垃圾紀錄保存)有關垃圾紀錄簿適用範圍之規定：

1. 背景：為因應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。
2. 擴大垃圾紀錄簿適用範圍，未來將強制要求總噸位100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)。因此總噸位100以上及未滿400之船舶也須備有垃圾紀錄簿。

三、 **MEPC.361(79)決議案：修正防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄VI，預計2024年5月1日生效：**

(一) 修正MARPOL附錄VI規則14(硫氧化物和微粒物質)以及附件VII(硫氧化物和微粒物質排放管制區)：將地中海水域新增為硫氧化物和微粒物質排放管制區(SOx Emission Control Area, SOx ECA)。

補充說明：目前全球已有數個SOx ECAs，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) 說明：

1. 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。
2. 另依據MARPOL附錄VI規則14.7，SOx ECA生效後的12個月內(即2025年5月1日前)，於該SOx ECA作業之船舶可暫免符合前述要求。

四、 **MEPC.362(79)決議案：修正防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄VI，預計2024年5月1日生效：**

(一) 修正MARPOL附錄VI 規則17(空污收受設施)：

1. 新增對於海岸線與北極水域相鄰之國家，其位於北極水域內之港口可加入區域性的港口收受設施安排(針對空污收受設施，包含臭氧消耗物質和廢氣清潔系統殘餘物)。

(二) 修正MARPOL附錄VI 附件V (燃油交付單應包含之資訊)：

1. 背景：MSC 106已採納海上人命安全國際公約(SOLAS)修正案(MSC.520(106))，要求燃油交付單(Bunker Delivery Note, BDN)須包含燃油閃點符合聲明。
2. 本次修正：修正BDN格式，應包含燃油閃點符合IMO接受之標準(如ISO 2719:2016)之相關證明文件，或由供應商聲明燃油閃點經測量已達70°C以上。

(三) 修正MARPOL附錄VI附件IX(應提交給IMO船舶燃油消耗資料庫之資訊)，加入與規則23及規則28有關的現成船能源效率指數(EEXI)及碳強度指標(CII)項目，以提供更完整的資訊給IMO進行船舶燃油效率評估。

五、 **MEPC.363(79)決議案：修正2012年區域性收受設施計畫發展準則(MEPC.221(63)決議案)：**

(一) 背景：為因應MARPOL附錄I (防止油污)、II (防止散裝有毒液體物質污染)、IV(防止船舶污水污染)、V(防止船舶垃圾污染)和VI (防止船舶空氣污染)修正案(MEPC.359(79)、MEPC.360(79)、MEPC.362(79)決議案)，修正有關北極水域區域性的港口收受設施安排規定。

(二) 北極水域之區域性港口收受設施安排計畫應依據本決議案制定。

六、 **MEPC.364(79)決議案：2022年新船能源效率設計指數(EEDI)達成值之計算方法準則：**

(一) 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))。

(二) 修正內容：

1. 第2.2.1段燃料清單表格新增乙烷(Ethane)及其相關參數，如下表：

燃料種類	低熱值(kJ/kg) (Lower Calorific Value)	碳含量 (Carbon Content)	C_F (t-CO_2/t-Fuel)
乙烷	46,400	0.7989	2.927

2. 第2.2.5.2段澄清，若船舶裝有軸發電機，軸發電機功率$P_{PTO(i)}$的最大允許扣除值不得超過輔機功率P_{AE}除以0.75之值，即$P_{PTO(i)} \leq \frac{P_{AE}}{0.75}$。

3. 為使EEDI和EEXI與CII計算方法一致：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)

七、 **MEPC.365(79)決議案：2022年能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證準則**

(一) 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))。

(二) 修正內容：

1. 背景：國際船模試驗水槽會議(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。

2. 修正內容：在決議案中將可以引用的ITTC建議程序年份版本寫出(2017年、2021年或2022年版，以海試時可適用的版本為準)。

八、 **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：**

(一) 背景：MEPC 74採納MEPC.323(74)決議案，鼓勵港口和航運部門進行自願合作，為減少船舶溫室氣體排放做出貢獻，本次決議案取代前述決議案，增加鼓勵包括港口在內的價值鏈自願合作。

九、 **MEPC.367(79)決議案：鼓勵會員國發展並提交自願性質的國家行動計畫以解決船舶溫室氣體排放：**

(一) 背景：MEPC 75採納之MEPC.327(75)決議案鼓勵會員國發展並提交自願性質的國家行動計畫(National Action Plans)，以解決船舶溫室氣體排放問題，本次決議案取代前述決議案，增加鼓勵生產和銷售替代燃料、鼓勵包括港口在內的價值鏈自願合作。

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

(一) 背景：MEPC.244(66)與SOLAS第II-2章(構造-防火、滅水和探火)對於焚化爐和廢物堆放空間之防火要求並不一致，有關廢物堆放空間前者比照A類機艙，後者為服務處所或儲藏室。

(二) 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和廢物堆放空間之防火要求，僅須符合SOLAS第II-2章即可。

貳 IMO相關通告

一、 **MSC.1/Circ.1655：Unified Interpretations of SOLAS Chapter II-2：**

(一) 有關SOLAS第II-2章規則9.7.3.1.2之防火絕熱要求：

1. 背景：SOLAS第II-2章規則9.7.3.1.2要求貫穿A級隔艙之通風管道(ventilation ducts)或該管道加襯之套管(sleeves lining such ducts)應設有防火絕熱。但無法從本規則明確得知應於防火隔艙的兩側，或僅於一側設有防火絕熱。
2. 統一解釋：該防火絕熱僅適用於與防火隔艙有舖設防火絕熱材之同側的管道或該管道加襯之套管，並且沿其延伸至少450mm。

(二) 有關SOLAS第II-2章規則9.7.3.2之通風管道貫穿B級隔艙之要求：

1. 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。
2. 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。

二、 **MEPC.1/Circ.795/Rev.7：Unified Interpretations to MARPOL Annex VI**

(一) 有關使用生質燃料(Biofuel)及合成燃料(Synthetic Fuel)之統一解釋：

1. 背景：測量柴油機氮氧化物(NO_x)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NO_x排放量，導致不符合NO_x排放規定，過去MARPOL附錄VI 規則13(氮氧化物)以及規則18(燃油可用性及品質)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(航運業減碳排策略)，本次新增相關解釋及其定義。
3. 統一解釋：
   (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)，而柴油機無須額外執行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)，但柴油機須額外進行NOx評估或測試(但柴油機若可在不更動影響NOx排放構件之情況使用該混和燃料，則不在此限)。
   (4) 燃油交付單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)應納入燃油消耗數據收集系統(Data Collection System, DCS)：

1. 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)決議案新增主管機關須向IMO回報能源效率設計指數要求值(Required EEDI)、能源效率設計指數達成值(Attained EEDI)及其相關規定：

1. 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)：

1. 背景：2022年11月1日生效之MARPOL附錄VI附件X(燃油消耗報告和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。
2. 統一解釋：可於2024年獲得相關數值後，再填入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：

1. 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。
2. 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油消耗數據收集系統(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(SEEMP應包含之內容)，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：

1. 背景：因應2023年1月1日開始執行之CII規定，總噸位5,000以上且符合MARPOL附錄VI規則28(營運碳強度)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。
2. 統一解釋：若YYYY年之CII被評為較差等級(連續3年D級或1年E級)，應在YYYY+1年送審修訂之SEEMP(包括矯正計畫)，且此矯正計畫目標放在該船於YYYY+2年時應達到IMO所訂定的當年度CII要求值。
   範例：若2023年度CII評級為E，則於2024年申請CII符合聲明書時需撰寫矯正計畫，其矯正計畫中之目標則為：使該船達成2025年IMO所訂之CII要求值。

三、 **BWM.2/Circ.66/Rev.4：Unified Interpretations to the BWM Convention and the BWMS Code：**

(一) 有關壓艙水管理系統(BWMS)調試試驗實施要求：

1. 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)。
2. 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，應根據

BWM公約規定進行調試試驗，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：

1. 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。

(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：

1. 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：

1. 背景：BWMS Code第4.10段：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。

2. 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) 應依據製造商說明所規定之時間間隔與程序，檢查/校正BWMS構件之精度。

參 中華民國重要通告

一、 **修正「水域遊憩活動管理辦法」第10條條文，中華民國112年2月22日。**

(一) 修正帶客從事水域遊憩活動或租借場地、設備從事水域遊憩活動之投保規定。

二、 **修正「船員薪資岸薪及加班費最低標準」第3條附表，中華民國112年2月24日。**

肆 巴拿馬重要通告

一、 **MMN-09/2020："Sanction to All Those Vessels of Panamanian Registry that Deliberately Deactivate the Long Range Identification and Tracking Equipment (LRIT) or the Automatic Identification System (AIS)"：**

(一) 本Notice為巴拿馬海事局(Panama Maritime Authority, PMA)提醒各船東：刻意關閉、竄改船舶自動識別系統(AIS)或遠距識別與追蹤系統(LRIT)之巴拿馬籍船舶將受到制裁。

(二) PMA本次變更聯繫窗口E-mail地址：kpalma@amp.gob.pa / cym@amp.gob.pa。

二、 **MMC-202："List of Approved P&I Clubs/Insurers"：**

(一) PMA更新P&I保險業者授權名單。

三、 **MMC-230："Ship Protection Measures to Pirates Attacks"：**

(一) 有關巴拿馬籍船過境高風險地區(High Risk Areas, HRA)或發生搶劫和海盜襲擊地區時之建議性措施，包括：

1. 高風險地區說明。

2. 國際建議過境通道(Internationally Recommended Transit Corridor, IRTC)。
3. 最佳管理做法(Best Management Practices, BMP)。
4. 西非、奈及利亞水域、南紅海和曼德海峽的安全措施。
5. 通報和應急中心。

(二) 本通告取代下列通告：MMC-208、MMC-238、MMC-320、MMC-327、MMC-349、MMC-358及MMC-363。

四、 **MMC-243："Private Maritime Security Companies (PMSC)"：**

(一) 更新巴拿馬籍船私人海事保全公司之認證要求以及為維持認證所須提交之文件。

(二) 本通告取代MMC-305及MMC-338。

五、 **MMC-245："Armed Security Personnel on board Panama Flagged Vessels Transiting High Risk Areas"：**

(一) 有關巴拿馬籍船私人海事保全公司在認證期間必須遵守的建議和政策，包括：
1. 巴拿馬授權之私人海事保全公司。
2. 對懸掛巴拿馬旗的船隻在抵達、停留和離開國際港口時僱用私人武裝保全人員(Privately Contracted Armed Security Personnel, PCSAP)的臨時建議。
3. 私人海事保全公司向PMA陳報保全人員和武器名單。
4. 海盜行為報告。

(二) PMA更新私人海事保全公司(Private Maritime Security Companies, PMSC)授權名單。

(三) 本通告取代下列通告：MMC-228、MMC-231、MMC-234、MMC-286及MMC-306。

六、 **MMC-258："Authorized Service Providers for Maintenance, Thorough Examination, Operational Testing, Overhaul and Repair of Lifeboats and Rescue Boats, Launching Appliances and Release Gear"：**

(一) PMA更新救生艇、救難艇及其降落裝置與釋放機構檢修之服務供應商名單。

七、 **MMC-380："Measurements to Reduce PSC Detentions and Improve the Performance on Panamanian Vessels"：**

(一) 為提高巴拿馬籍船舶表現，本次通告新增「減少PSC留置船舶之額外措施」。並要求認可組織(RO)於2023年4月15日起開始實施「預防措施」及「矯正措施」。
1. 預防措施：
(1) 在抵達美國海岸防衛隊(United States Coast Guard，USCG)、巴黎備忘錄、澳洲港口或大陸港口之前(或到達時)，依據下述情況，執行臨時檢驗(Occasional Survey)：

船齡超過 15 年，且被 USCG、巴黎備忘錄和東京備忘錄視為**高風險**之船舶	無論其船齡，過去 24 個月內曾受 PSC 檢查出未符合國際規定且具留置風險之船舶
應由簽發安全管理證書(Safety Management Certificate, SMC)之 RO 執行臨時檢驗	若 PMA 要求時，將由簽發 SMC 之 RO 執行臨時檢驗

(2) 臨時檢驗相當於年度檢驗之標準，內容將包括保全、防止污染、海上安全、生

活條件和適用於該船的國家和國際法規之相關內容。若有缺失，則應儘快矯正。

(3) 臨時檢驗完成後，RO應簽發效期6個月的臨時檢驗符合聲明(Declaration of Compliance of the Occasional Survey)，RO將依該通告6.1.4列舉之項目進行檢驗報告及符合聲明製備作業，並在檢驗完成後5日內提交給PMA。

2. 矯正措施：

(1) 當船舶遭受留置後：

遭 USCG、巴黎備忘錄成員國、澳洲海事安全局及大陸海事安全局留置之船舶，應：	所有遭留置之船舶，依據 PMA 評估，將可能要求
以「初次稽核範圍(Initial Scope)」進行 SMC 額外稽核* (Additional Audit)	
如有需要，應與執行安全管理系統之公司協調額外稽核*，且同樣以「初次稽核範圍(Initial Scope)」進行	對執行安全管理系統之公司進行額外稽核(適用於 24 個月內，船隊遭受留置次數 3 次以上之公司)

*如有不符合事項，應持續追蹤。若需進行追蹤稽核(Follow-up Audit)，須於前次額外稽核完成後 3 個月內完成。

(2) 除上述外，遭USCG、巴黎備忘錄成員國、澳洲海事安全局及大陸海事安全局留置之船舶，應：

i、 提交過去12個月內，接受PSC檢查後之缺失矯正報告(需使用本通告所附格式)。

ii、 由船旗國檢查員(Flag Inspector)進行船旗國檢查，以確認船舶狀況。

iii、 執行其他PMA認為必要之措施。

(3) 當巴拿馬籍船遭USCG留置時，RO必須與船旗國檢查員一起進行相應的稽核和檢查。(經USCG認可之RO不受此限)。

(4) 額外稽核應由簽發該船SMC之RO，依據國際安全管理章程(International Safety Management Code, ISM)執行，並於收到書面通知後15天內協調公司額外稽核及船上的額外稽核如何進行。

(5) 額外稽核的稽核報告需在完檢日期後15天內提交給PMA(Navigation and Maritime Safety Department)。

(二) 除上述要點外，本次修正之MMC-380將原本「減少船舶留置之預防-矯正措施」分為「船舶所有人/營運人、公司指定岸上人員(Company Designated Person Ashore, DPA)之權責」，以及「認可組織(RO)之職責」，以明確區分責任範圍，但內容並未修正。

(三) 補充：船舶表現不佳或有重大違規者，PMA有權對其罰款，或甚至取消船籍/拒絕註冊。

伍 CR服務資訊

一、 **CR技術通報服務：**

(一) 訂閱後將於更新時自動發送技術通報至電子郵件信箱。

(二) 即時中文摘要IMO最新動態，MSC以及MEPC決議案重點中文摘要。

(三) 相關問題亦可即時EMAIL(cr.tp@crclass.org)或電話詢問(02-2506-2711#514)。

二、 **CR PSC應急群組資訊：**

(一) 有關CR PSC應急群組：請將以下連結告知船上，若有港口國管制官員(PSCO)登輪檢驗或可能登輪檢驗時，請船長或輪機長或工程師等屆時務必加入此群組。(https://www.crclass.org/chinese/content/information/summary-of-psc-detention-items.html)

(二) 補充說明：

1. 任何港口，只要有網路連線處皆可使用。CR可立即提供諮詢或提供資料。
2. 單一PSC案件結束後，會將加入的人員刪除，以保護各船舶之間的隱私。下一次PSC案件請重新加入。

CR PSC應急群組