



CR 2025 年度第一期技術通報來囉！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

- **MEPC 82決議案：**新增「加拿大北極水域」與「挪威海」為氮氧化物以及硫氧化物和微粒物質排放管制區，預計**2026年3月1日**生效
- 中華民國採用「國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)」並訂定相關證書，由驗船中心辦理檢驗發證業務
- **IMO針對「已具備型式認可之壓艙水管理系統(BWMS)」**新增更改部件時的認可流程

本期目錄：

壹、 MEPC第82次會議決議案

- 新增「加拿大北極水域」與「挪威海」為氮氧化物以及硫氧化物和微粒物質排放管制區，預計**2026年3月1日**生效
- 新增印尼龍目海峽的努沙佩尼達群島和吉利馬特拉群島為特別敏感海域
- **2024年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)**之制定準則，更新燃料消耗數據收集(DCS)和營運碳強度(CII)的標準化數據報告格式
- 本次決議案：MEPC.392(82)~MEPC.396(82)

貳、 IMO相關通告

- 配合**2024年SEEMP**之制定準則，IMO更新SEEMP Part II符合確認書格式
- 為降低北極水域船舶使用和載運重油作為燃料的風險，IMO提供相關建議措施
- IMO針對「已具備型式認可之壓艙水管理系統(BWMS)」新增更改部件時的認可流程
- **2028年1月1日**以後應更新特高頻(VHF)無線電通信設備，但部分主管機關可能提早在**2028年1月1日**前即實施新的可用頻道
- 本次通告：MEPC.1/Circ.914、MEPC.1/Circ.915、MSC.1/Circ.1460/Rev.5、BWM.2/Circ.43/Rev.2

參、 中華民國重要通告

- 採用「**2006年海事勞工公約(MLC)2022年修正案**」
- 航港局公告發布有關紅海及亞丁灣水域特殊區域排放要求之指引通告
- 採用IMO所屬海事安全委員會(MSC)採納之「國際載運工業人員船舶安全章程(IP Code)」及訂定「載運工業人員船舶安全證書」，並委託驗船中心辦理檢驗發證業務
- 採用IMO所屬海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之「**2004年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約**」修正案

- 預告「海洋污染防治法第四條第六款規定之排洩物質及其管理規定」及「我國領海範圍內為禁止船舶壓艙水交換之海洋管制區及其污染管制措施」修正草案

肆、巴拿馬重要通告

- 更新巴拿馬認可可能執行海事勞工公約(MLC)、燃油污染損害民事責任國際公約以及奈洛比船舶殘骸清除國際公約等保險規定之P&I保險業者名單
- 更新巴拿馬授權執行救生艇、救難艇及其降落裝置與釋放機構檢修之服務供應商名單
- 巴拿馬籍船舶應更新壓艙水管理計畫，以符合2024年壓艙水紀錄保存及報告指南規定
- 本次通告：MMC-202、MMC-258、MMC-345

伍、CR服務資訊

- CR浮式風電颱風風險應對分析研究獲Energies國際期刊收錄！
- CR航行最佳化研究成果再度成功發表於JMSE國際期刊！
- 歡迎加入CR Line官方帳號和Facebook粉絲專頁，即時取得最新消息！
- 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，獲得即時技術協助！

壹 MEPC第82次會議決議案

國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)海洋環境保護委員會(Marine Environment Protection Committee, MEPC)第82次會議於2024年9月30日至10月4日於英國倫敦舉行。重點議題請參考本中心[MEPC82會議快報](#)。本次會議所採納之決議案內容如下：

一、[MEPC.392\(82\)](#)決議案：修正防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄VI，預計2026年3月1日生效：

(一) 新增「加拿大北極水域(Canadian Arctic)」和「挪威海」為MARPOL附錄VI的氮氧化物(NO_x)、硫氧化物(SO_x)和微粒物質(PM)排放管制區(Emission Control



Area, ECA)。

(圖 1：加拿大北極水域排放管制區(左圖)及挪威海排放管制區(右圖))

(資料來源：MEPC 81/11 及 MEPC 81/11/1)

- 新增之NO_x排放管制規定：2026年3月1日起，下述NO_x排放管制區內，船舶柴油引擎功率超過130kW者，應符合NO_x Tier III標準規定：

(1) 「加拿大北極水域」排放管制區：2025年1月1日以後建造(安龍或處於類似建造階段)之船舶；

(2) 「挪威海」排放管制區：2026年3月1日以後建造之船舶。

註：「2026年3月1日以後建造」係指：

i、 2026年3月1日以後簽訂建造合約；或

ii、 若無建造合約，於2026年9月1日以後安龍或處於類似建造階段；或

iii、 2030年3月1日以後交船。

(3) NO_x 排放管制區補充資訊：請參考本中心[第135期技術通報](#)。

2. 新增之SO_x 排放管制規定：

(1) 依據MARPOL附錄VI規則14.7，「加拿大北極水域」和「挪威海」排放管制區生效後的12個月內(即2027年3月1日前)，於該排放管制區作業之船舶可暫免符合SO_x 排放管制規定。

(2) 2027年3月1日以後，進入「加拿大北極水域」和「挪威海」排放管制區之船舶，其燃油硫含量不得超過0.10%_{m/m}限制值。若船舶採取更換燃油方式以符合硫含量限制，應預留充足的換油時間，以便在進入排放管制區前完成燃油更換。若船舶使用廢氣清潔系統(Exhaust Gas Cleaning System, EGCS, 脫硫設備)，應確認操作模式已依EGCS廠家規定調整至對應低硫的設定。

(3) SO_x 排放管制區補充資訊：請參考本中心[第127期技術通報](#)。

(二) 修正國際防止空氣污染證書附頁，以納入挪威海NO_x排放管制區所需的適用日期，包含「合約」、「安龍或處於類似建造階段」及「交船」日期。

二、 [MEPC.393\(82\)](#)決議案：基於目標型控制措施，以減少國際航運中黑碳排放對北極影響之最佳實踐指南：

(一) 背景：

黑碳(Black Carbon)是化石燃料(如煤和柴油等)不完全燃燒後產生的懸浮粒子，會吸收陽光並使熱量滯留在大氣中，從而加劇全球暖化，一旦黑碳沈降到冰雪表面，會降低冰雪反射率，進而加速冰雪融化。此外，黑碳還會挾帶其他污染物，如硫酸和重金屬等，若吸入黑碳將對人類健康產生極大威脅。其中，北極水域船舶的黑碳排放量中，約三分之二是燃燒重油所致。

(二) 本指南旨在協助船舶營運者以可測量和具體化的措施，減少船舶在北極附近營運時的黑碳排放，包含如何制定黑碳管理計畫、設定適合的減排目標、驗證是否達到目標及計畫維護等。

三、 [MEPC.394\(82\)](#)決議案：測量、監測和回報黑碳排放之建議性準則：

(一) 本準則適用於在北極附近營運，且船舶柴油引擎功率超過130kW者。

(二) 建議船舶在北極附近營運時，至少每7天進行一次黑碳測量，測量方法應依據ISO 8178標準，從廢氣管道中進行取樣，並每年向船旗國主管機關回報。

(三) 於附件提供「黑碳測定的測量報告協議」，敘明需回報之內容，包含黑碳減排計畫、黑碳減排目標、船舶及主機資料，以及每次黑碳測量的資料等。

四、 [MEPC.395\(82\)](#)決議案：2024年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)之制定準則：

(一) 背景：

1. MEPC 81採納MARPOL附錄VI修正案([MEPC.385\(81\)](#)決議案)，修正IMO燃料消耗數據收集(Data Collection System, DCS)應提交之格式，並新增紀錄項目，包含：分開記錄不同類型系統(如：主機、輔機/發電機、燃油鍋爐及其它消耗情況)的總燃料消耗量及非航行時的燃料消耗量、裝載航行距離(自願填報)、岸電使用總量、總運輸量能及安裝之創新技術(如適用)。
2. 針對上述DCS格式修正內容，MEPC 81同步採納2022年船舶能源效率管理計畫(Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP)之制定準則修正案([MEPC.388\(81\)](#)決議案)，以協助船東制定/修正SEEMP來符合規定，詳細內容請參考本中心[第135期技術通報](#)。

- (二) 因應上述背景，IMO考量到後續船舶回報給主管機關時亦應使用新版的報告格式，故更新本準則附件4「向主管機關提交DCS和營運碳強度(Carbon Intensity Indicator, CII)的標準化數據報告格式」，以確保船舶回報DCS和CII給主管機關的格式與MARPOL附錄VI修正案([MEPC.385\(81\)](#)決議案)的新版DCS格式一致。

APPENDIX 4		
STANDARDIZED DATA-REPORTING FORMAT FOR THE DATA-COLLECTION SYSTEM AND OPERATIONAL CARBON INTENSITY TO THE ADMINISTRATION		
Identity of the ship		
Name of the ship		
Company		
Flag		
IMO number		
Period of the calendar year for which the data is submitted		
Start date for DCS (dd/mm/yy)		
End date for DCS (dd/mm/yy)		
Technical characteristics of the ship		
Year of delivery		
Ship type, as defined in regulation 2.2 of MARPOL Annex VI or other (to be stated)		
Gross tonnage (GT)		
Net tonnage (NT)		
Deadweight tonnage (DWT)		
Power output (rated power) over 130 (kW)	Main Engine(s)	
	Auxiliary Engine(s)	
Attained EEDI (if applicable)		
Attained EEXI (if applicable)		
Ice class (if applicable)		
Fuel oil¹ consumption data		
Total fuel oil consumption data		
Fuel oil type	Quantity in metric tonnes (t)	Method(s) used for collecting fuel oil consumption data (BDN / Flow meters / bunker FO tank monitoring / LNG cargo tank monitoring / Cargo tank monitoring other than LNG)
Diesel/Gas Oil (CF: 3.206)		
LFO (CF: 3.151)		
HFO (CF: 3.114)		
LPG (Propane) (CF: 3.000)		
LPG (Butane) (CF: 3.030)		
Ethane (CF: 2.927)		
LNG (CF: 2.750)		

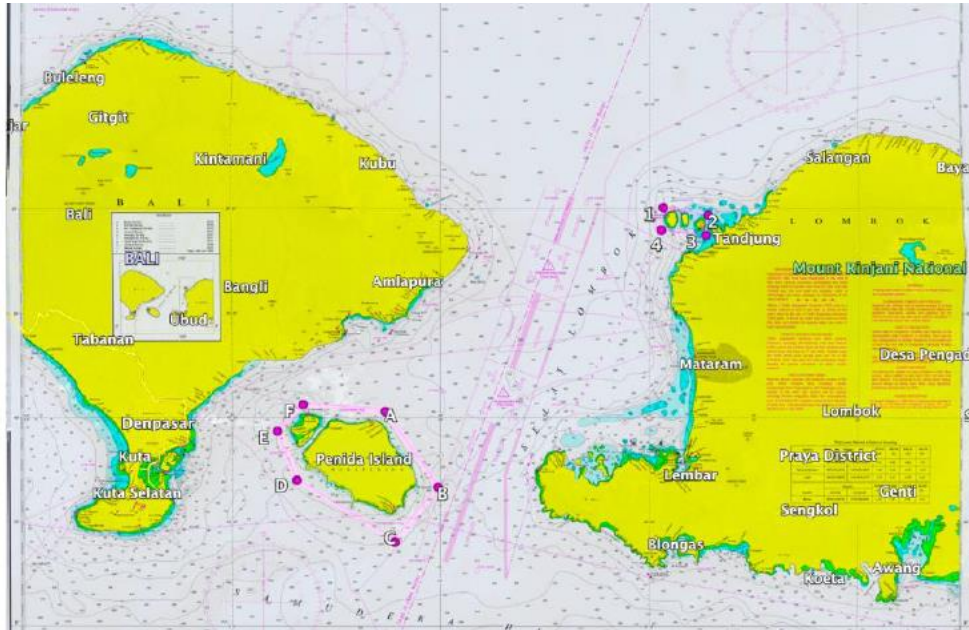
新增紀錄項目，包含：

1. 記錄不同類型系統的總燃料消耗量
2. 記錄不同類型系統非航行時的燃料消耗量
3. 岸電使用總量
4. 總運輸量能
5. 安裝之創新技術(如適用)

(圖2：「向主管機關提交DCS和CII的標準化數據報告格式」示意圖)

五、 [MEPC.396\(82\)](#)決議案：將龍目海峽的努沙佩尼達群島和吉利馬特拉群島指定為特別敏感海域：

- (一) 新增印尼龍目海峽的努沙佩尼達群島(Nusa Penida Islands)和吉利馬特拉群島(Gili Matra Islands)為特別敏感海域(Particularly Sensitive Sea Area, PSSA)，以保護該地區豐富的生態多樣性。
- (二) 為兼顧生態保育與航運安全，請航行至努沙佩尼達群島和吉利馬特拉群島特別敏感海域之船舶，遵守本決議案附錄4的交通分隔計畫(Traffic Separation Scheme, TSS)。



(圖3：印尼龍目海峽的努沙佩尼達群島和吉利馬特拉群島特別敏感海域位置圖)

貳 IMO相關通告

一、 [MEPC.1/Circ.914](#)：修訂依據防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄VI規則5.4.5(有關SEEMP Part II之驗證及發證)的符合確認書範本格式：

(一) 背景：

1. 依據MARPOL附錄VI規則5.4.5，對於總噸位5,000以上之船舶，主管機關應確認其SEEMP已納入DCS方法(MARPOL附錄VI規則27.1)及主管機關報告流程，並簽發SEEMP Part II符合確認書。
2. 因應[MEPC.385\(81\)](#)決議案更新DCS格式(2025年8月1日生效)，MEPC 82採納2024年SEEMP之制定準則([MEPC.395\(82\)](#)決議案)，配合修正DCS和CII報告格式，以確保兩者協調一致。

(二) 因應上述背景，MEPC 82修正SEEMP Part II符合確認書格式，將引用之SEEMP準則版次及決議案號更新為2024年及[MEPC.395\(82\)](#)。

(三) 補充：有關[MEPC.385\(81\)](#)決議案更新DCS格式，船旗國可選擇自願提前實施或維持於2025年8月1日實施。因此，適用船舶須依據[MEPC.1/Circ.913](#)說明的實施時程(詳細內容請參考本中心[第137期技術通報](#))更新SEEMP，並取得符合本通告格式的符合確認書。

二、 [MEPC.1/Circ.915](#)：降低北極水域船舶使用及載運重油作為燃料風險的緩解措施準則：

- (一) 背景：儘管有越來越多的船舶使用替代燃料，北極水域仍有許多船舶使用及載運重油(Heavy Fuel Oil, HFO)作為燃料。由於北極環境特殊且脆弱，一旦發生HFO洩漏事件，將對當地生態造成嚴重影響。因此，[MEPC.329\(76\)](#)決議案新增MARPOL附錄I規則43A，針對北極水域的HFO使用及載運制定了特殊要求，詳細內容請參考本中心[第118期技術通報](#)。
- (二) 為降低北極水域船舶使用和載運HFO作為燃料的風險，本準則提供船舶降低HFO洩漏風險的建議措施，以及北極沿海國主管機關實施國家層級的建議措施。
- (三) 補充：
- 重油，係指除原油外，密度在15°C時高於900kg/m³，或動黏度(Kinematic Viscosity)在50°C時高於180mm²/s(厘斯，cSt)之石油。

三、 [MSC.1/Circ.1460/Rev.5](#)：船上安裝和使用特高頻(VHF)無線電通信設備之有效期限：

- (一) 背景：
- 2012年、2015年和2019年國際電信聯盟(International Telecommunication Union, ITU)世界無線電會議修改了「無線電規則」(ITU Radio Regulations, RR)附件18(特高頻(Very High Frequency, VHF)無線電海上移動頻段之傳輸頻率)，主要係將頻段157.1875-157.3375 MHz及161.7875-161.9375 MHz分配給VHF資料交換系統(VHF Data Exchange System, VDES)。這些修改雖不影響全球海上遇險和安全系統(Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS)之頻道(如156.800 MHz(頻道16)及156.525(頻道70))，但會影響VHF用於氣象、導航和緊急海洋訊息廣播、港口營運，及船舶交通服務(Vessel Traffic Service, VTS)等其他頻率之使用。
- 補充：
- VDES主要目的係實現全球範圍內海事VHF頻段上提供更高、更強的資料交換能力，且能滿足船對船、船對岸之間的資料交換服務需求，並能整合且支援功能包括自動識別系統(Automatic Identification System, AIS)、專用訊息(Application Specific Messages, ASM)資料交換、e-化航行(e-Navigation)、增強海事通信與GMDSS現代化等。
- 依據本通告前版內容(MSC.1/Circ.1460/Rev.4)，為確保GMDSS通信能力和適當之GMDSS無線電通信設備可用性，並在不影響RR附件18的情況下，船舶應在2028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。
- (二) 本次修正，重點概要如下：
- 為確保船對船、船對岸和岸對船的無線電通信能力，海上人命安全國際公約(SOLAS)第IV章規則7.1.1、7.1.2和7.1.6條要求船舶安裝的所有VHF無線電通信設備，包括第IV章規則15.6和15.7條要求的雙套設備，應在2028年1月1日以後第一次無線電檢驗前(或更早)，符合RR附件18的最新頻道安排。
 - 船舶應具備與其作業區域內岸上設施進行VHF無線電話通信(包含發送和接收)的能力。同時，應注意部分主管機關可能提早在2028年1月1日前實施新的可用頻道。

四、 [BWM.2/Circ.43/Rev.2](#)：2024年壓艙水管理系統型式認可流程之主管機關指南：

(一) 背景：對於「已具備型式認可之壓艙水管理系統(Ballast Water Management System, BWMS)」的部件更改需求，儘管後續船舶壓艙水和沉積物控制與管理國際公約(BWM)複審時將解決此議題，但就現況而言，製造商仍迫切需要一個簡化且高效的流程，以取得對「已具備型式認可之BWMS」進行部件更改的認可。

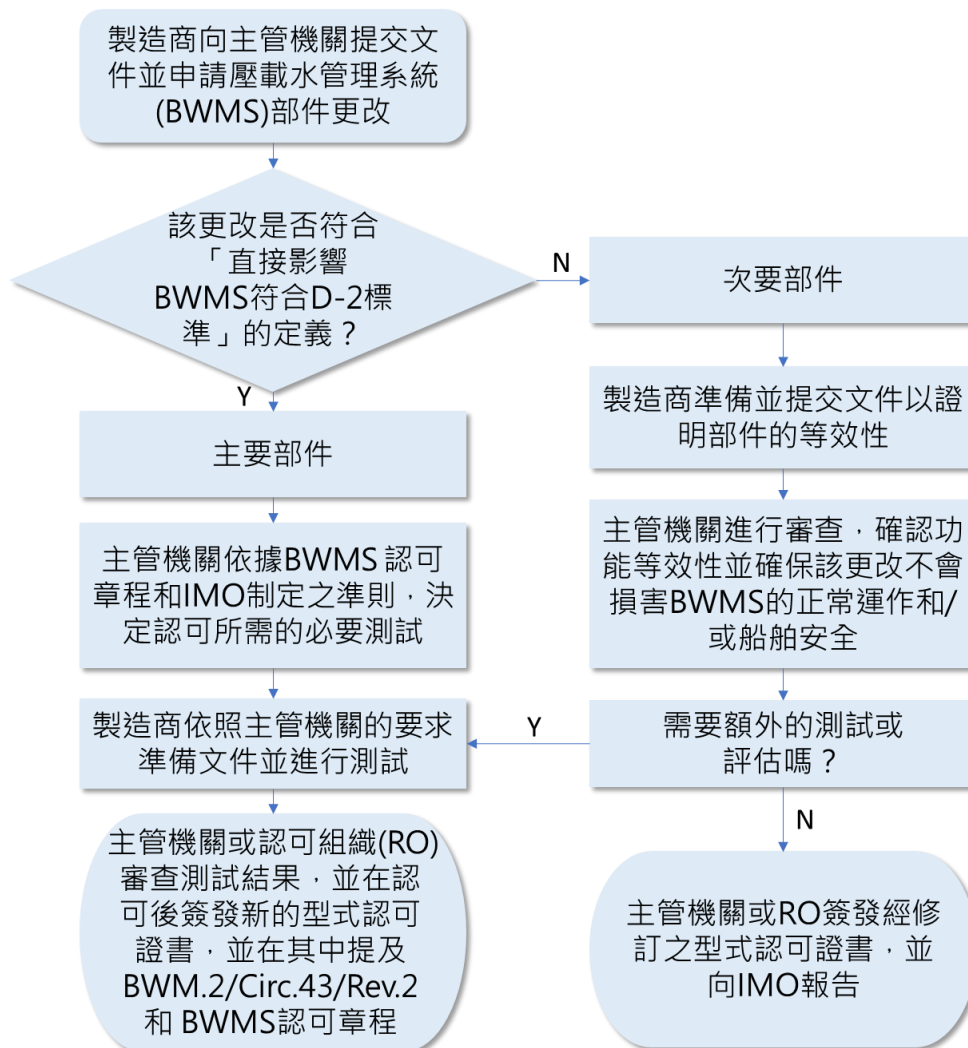
(二) 因應上述背景，本指南新增「已具備型式認可之BWMS的部件更改認可流程」，流程圖及主要概念如下：

1. 若該更改涉及主要部件(major component)：應依BWMS認可章程及相關準則進行詳細評估，可能會需進行岸基(land-based)測試及船上測試等。

補充：主要部件係指直接影響系統符合D-2標準的部件，如過濾器、紫外線模組、電解氯化單元等。

2. 若該更改僅涉及次要部件(minor component)：僅需進行基本評估，以確認該更改不會影響系統的正常操作或船舶安全。

補充：次要部件係指不直接影響系統符合D-2標準的部件，如泵、閥門、電氣元件等。



(圖4：「已具備型式認可之BWMS」的部件更改評估流程)

(三) 為方便進一步確認部件類型，本指南於附件提供「主要部件」、「影響主要部件的變更(change)或更改(modification)」及「次要部件」的常見範例。

參 中華民國重要通告

- 一、採用「[二〇〇六年海事勞工公約\(MLC\)二〇二二年修正案](#)」，自113年12月23日生效：
 - (一) 本修正案包含船員招募與安置、船員遣返、起居艙室和娛樂設施、食品和膳食服務、船上和岸上醫療、保護健康和安全及防止事故及財務擔保證明文件等，詳細內容請參考本中心[第122期技術通報](#)。
- 二、[交通部航港局公告：依據交通部102年4月15日交航字第10250048611號及112年12月29日交航字\(一\)第11298301111號公告採用國際海事組織\(IMO\)所屬海洋環境保護委員會\(MEPC\)所採納之MEPC.201\(62\)及MEPC.117\(52\)決議案，我國航行國際之船舶於特殊區域應遵守防止船舶污染國際公約\(MARPOL\)附錄I規則15、34及附錄V規則6之排放規定，其實施日期適用MEPC.381\(80\)、MEPC.382\(80\)決議案，自114年1月1日實施：](#)
 - (一) 鑑於紅海及亞丁灣水域相關國家已完成相關收受設施(油、垃圾)之建置，MEPC 80採納MEPC.381(80)及MEPC.382(80)決議案，訂定前二區域適用特殊區域排放要求，並自114年1月1日生效。
 - (二) 為確保我國航行國際之船舶於上述特殊區域遵循其排放標準，航港局發布「防止船舶污染國際公約附錄I規則15.3、15.5及34.3至34.5，及附錄V規則6之特殊區域排放要求實施日期指引通告」(航舶字第1131711258號)，請我國航行國際船舶遵守相關規定。
- 三、採用國際海事組織(IMO)所屬海事安全委員會(MSC)採納之「[國際載運工業人員船舶安全章程\(IP Code\)](#)」等2件相關決議案，訂定「載運工業人員船舶安全證書」，並自114年1月16日生效：
 - (一) 上述決議案公約與章程之船舶檢驗及法定證書發給業務，已委託財團法人驗船中心辦理。
 - (二) 有關IP Code相關內容，請參考本中心[第126期技術通報](#)、本中心於2022年11月舉辦之[技術研討會](#)及CR通報[CR-2025-001\(R\)](#)。
- 四、採用國際海事組織(IMO)所屬海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之「[2004年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約\(BWM Convention, 2004\)](#)」後續5件修正案，自114年2月1日生效：
 - (一) 請注意，[MEPC.369\(80\)](#)決議案已更新壓艙水紀錄簿格式，並自114年2月1日生效。故船舶應確保於該日期後使用新版壓艙水紀錄簿。詳細內容請參考本中心[第131期技術通報](#)。如有壓艙水紀錄簿購買需求，請洽詢本中心[紀錄簿購書聯絡窗口](#)。
- 五、預告「[海洋污染防治法第四條第六款規定之排洩物質及其管理規定](#)」及「[我國領海範圍內為禁止船舶壓艙水交換之海洋管制區及其污染管制措施](#)」修正草案：
 - (一) 因應船舶壓艙水及沉積物管理國際公約生效進程，以及交通部114年1月6日交航(一)字第11398003831號公告採用「2004年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約(BWM Convention, 2004)」後續五件修正案，海洋委員會配合修正採行之公約範圍，以確保我國領海範圍內壓艙水管理規範之一致性。

肆 巴拿馬重要通告

一、 [MMC-202](#) : "List of Approved P&I Clubs/Insurers" :

(一) 更新巴拿馬認可能執行有關海事勞工公約(MLC)、燃油污染損害民事責任國際公約以及奈洛比船舶殘骸清除國際公約等保險規定之P&I保險業者名單。

二、 [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) 巴拿馬更新救生艇、救難艇及其降落裝置與釋放機構檢修之服務供應商名單。

三、 [MMC-345](#) : "Ballast Water Management Convention 2004, Panama Policy" :

(一) 新增條文，將壓艙水紀錄簿(Ballast Water Record Book, BWRB)的最低要求引用至[MMC-193](#)。

(二) 船東應更新壓艙水管理計畫的紀錄要求部分，以敘明BWRB係依據2024年壓艙水紀錄保存及報告指南([BWM.2/Circ.80/Rev.1](#))所提供的新版格式及填寫方式。

(三) 補充[MMC-193](#)所規定之BWRB最低要求重點如下：

1. 應符合公約要求，如應包含紀錄所需內容及BWM公約附錄II規定之資訊；紀錄需有「協調世界時間(Coordinated Universal Time, UTC)」及「船舶平均時間(Ship's Mean Time, SMT)」的時間和日期戳章；符合紀錄保存及管制要求；應有負責船員和船長的電子簽名。
2. 船舶位置應與駕駛台航海日誌的一致；應以PDF格式提供給主管機關；應符合2024年壓艙水紀錄保存及報告指南([BWM.2/Circ.80/Rev.1](#))。

(四) 其它補充：

1. 巴拿馬並未特別要求BWMP更新後需送審。
2. 依據壓艙水管理和BWMP製定準則(G4)([MEPC.127\(53\)](#)決議案)暨其修正案([MEPC.370\(80\)](#)決議案)，記錄時應考量2024年壓艙水紀錄保存及報告指南([BWM.2/Circ.80/Rev.1](#))。

伍 CR服務資訊

一、 臺灣浮式風電技術突破！CR研究獲國際知名SCI期刊《Energies》收錄，提供颱風風險應對關鍵分析：

(一) CR研究颱風對臺灣浮式離岸風電的影響，成果已正式發表於Energies國際期刊。本研究憑藉技術創新性與實務應用價值，成功通過國際學術審查，展現CR在浮式風電領域的深厚技術實力與專業能力。詳細內容請參考[連結](#)。



(圖5：Energies期刊論文發表證書)

二、CR天氣定航技術獲JMSE國際肯定：

- (一) CR航行最佳化研究成果再度成功發表於JMSE國際期刊！本研究透過最佳化演算法及即時天氣資訊規劃最佳航路避開惡劣氣候，藉此有效降低燃油消耗，縮短航行時間，提升營運效率。詳細內容請參考[連結](#)。



(圖6：JMSE期刊論文發表證書)

三、CR Line官方帳號和Facebook粉絲專頁：

- (一) 歡迎加入CR Line官方帳號和Facebook粉絲專頁，即時取得最新消息。



CR LINE官方帳號



CR Facebook粉絲專頁

四、CR技術通報服務：

- (一) 請立即[訂閱](#)，您將第一時間獲取最新的技術通報。
- (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E-mail(cr.tp@crclass.org)或電話詢問(02-2506-2711#514)。

五、 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(Port State Control Officer, 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。

[\(https://www.crclass.org/psc%E5%B0%88%E5%8D%80/\)](https://www.crclass.org/psc%E5%B0%88%E5%8D%80/)

(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。

