

港口國管制的沿革與現況

陳彥宏*、朱漢德**

1 港口國管制的興起

1.1 船旗國管制之失守

為確保海事安全、提升航行效率及預防並控制來自船舶之海事污染，在聯合國國際海事組織所締訂有關船舶安全與防止污染之諸多國際公約中，均曾規定船舶及其設備與人員應施行檢驗並發證。又依 1982 年聯合國海洋法公約（UNCLOS 82）第 94 條「船旗國之義務」之規定：「每個國家應對懸掛該國旗幟的船舶有效的行使行政、技術及社會事項上的管轄和控制¹。」；SOLAS 1974 公約附錄第一章總則之規則十九「管制」(Control)²規定，船旗國應實施監督，其他國際公約也有類似之規定，LL 1966 第二十一條「管制」、MARPOL 73/78 第五條「證書及船舶檢查之特別規則」及第六條「違反本公約行為之偵察與本公約之執行」、STCW 1978 第十條「管制」等，均規定船舶在其他締約國政府之港口內，應受該政府授權官員之管制，其目的在確保船舶是否持有各公約所規定且有效的證書。所以自然而然的，這個船舶管理的重責大任也就賦予了「船旗國」，也因此形成了所謂的船旗國管制（Flag State Control, FSC）。

這項立意甚佳的船旗國管制制度，首先在技術面上面臨到船舶因其流動性以致無法定時、定點受檢，甚至或有某些船舶經年累月航行於國外，難有回國接受檢驗之機會，而使船旗國管制之成效大打折扣。再者，船旗國管制制度也面臨在其執行中遭遇了政策面與經濟面的雙重交互考驗。其一、船旗國對於管制標準的制定，基本上有著相當大的差距，很明顯的，傳統的海事先進國家往往有較高的安全標準。其二、由於各船旗國所制訂之管制標準不同，也意謂著各船旗國之船東有著不同的基本營運成本，高安全標準國家之船東在負擔較高的成本的同時也相對的削弱了其競爭力。其三、為減低營運成本及提升競爭力，部分的船東選擇改懸掛外旗(Flagging-out)，將其船舶自較高安全標準之國家轉移至較低安全標準之國家登記註冊。其四、一些國家為增加船舶登記註冊之收入，紛紛的以較低的安全標準開放船舶登記，形成所謂的權宜船籍(Flag of Convenience, FOC)^{3, 4}。

* 台灣海事安全與保安研究會秘書長，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。

** 陽明海運公司輪機長，國立台灣海洋大學商船學研究所碩士專班研究生

¹ 聯合國海洋法公約，海洋出版社，北京（1992）。

² 黎瑞德，Aug. 2006，港口國管制制度，[www.epa.gov.tw/attachment file/](http://www.epa.gov.tw/attachment_file/)，pp.3-4。

³ 陳彥宏，March 1999，從巴黎備忘錄論區域性港口國管制政策之施行，技術學刊，第十四卷，第一期，pp.1-9。

⁴ 陳彥宏，翁吉村，December 2001，從港口國管制談建立我國船舶安全檢查與管理制度，迎接海洋新世紀-海上執法及災害救護學術研討會，行政院海岸巡防署，pp. 165 ~ 184。

1.2 港口國管制之形成

在上述因素的交互影響之下，港口國管制制度乃因應而生。英國的 Lloyd's List 的社論及亞太地區港口國管制備忘錄(Memorandum of the Understanding on Port State Control in the Pacific Region)對港口國管制的形成有如下具體而簡明的評論：

港口國管制的發展係由於對船旗國妥善的管理其船舶之能力的完全信用破產之故所致，除此之外，別無其他因由。這個制度係用於防禦來自他國之低標準船舶可能對該港口國之海岸、港埠及人民所生之損害⁵。(Lloyds List)

港口國管制之所以出現，係肇因於船舶所有人、船級協會及港口國管理機構未能善盡管理之職責所致。因此，港口國管制，如同一道最後的安全網，扮演著促進海事安全與保護海洋環境之重要角色⁶。(Tokyo MoU)

再以港口國管制制度而言，這種在本國港口檢查外國籍船舶的措施可以回溯至英國 1894 年的商船法案(1894 Merchant Shipping Act)⁷，甚至遠在 1871 年，美國的國會就已頒布有關航行及船舶檢查的章程⁸。更具體的說，國際公約方面，在 1929 年的海上人命安全公約(SOLAS 1929)及在 1930 年的載重線公約(1930 Convention on Load Line)就已經建立了這種機制。復依 1982 年聯合國海洋法公約第 25 條「沿海國的保護權」之規定：「沿海國可在其領海內採取必要的步驟以防止非無害的通過。在船舶駛往內水或停靠內水外的港口設備的情形下，沿海國也有權採取必要的步驟，以防止對准許這種船舶駛往內水或停靠港口條件的任何破壞⁹。」以上種種都賦予了港口國對外國籍船舶查驗的權力。

2 港口國管制機構的組成

2.1 港口國管制之施行方式

港口國管制在施行上，傳統上係由各港口國政府依國際公約之規定逕行施行檢查與管制作業，也就是所謂的「單邊施行多邊的規定(Unilateral Enforcement of Multilateral Regulations)」；此外，有些如美國、澳洲、加拿大等檢查與管制作業標準高於國際公約規定之國家，則依其本國法規之規定對其境內之外籍船舶施行檢查與管制作業，也就是

⁵ Editorial, Lloyd's List, 23 February 1993.

⁶ Establishing of the Tokyo MOU, Memorandum of the Understanding on Port State Control in The Pacific Region, <http://www.ijnet.tokyomou> (1997).

⁷ Hope, R., The Law Reports(1906), An Act to Amend the Merchant Shipping Acts, 1984-1990, A New History of British Shipping, John Murray, Chapter 48, pp.247-251 (1990).

⁸ Mooris, P., Ships of Shame – Inquiry into ship Safety, Report from the House of Representatives Standing Committee on Transport, Communication and Infrastructure, Australian Government Publishing Service, Canberra (1992).

⁹ 聯合國海洋法公約，海洋出版社，北京 (1992).

所謂的「單邊施行單邊的規定(Unilateral Enforcement of Unilateral Regulations)」。般鑑於有關前者之各單一國家於施行港口國管制之能力與效率等因素，區域性、跨國性的港口國管制合作，在藉由備忘錄的簽署之下，乃因應而生，也就是所謂的「多邊施行多邊的規定(Multilateral Enforcement of Multilateral Regulations)」¹⁰

早期之區域性港口國管制，可溯源於 1978 年的歐洲八個主要海事國家率先簽署海牙備忘錄(The Hague Memorandum of Understanding)。該合作協定主要在於檢查船上的工作條件，以避免危害到船員的安全及健康。遺憾的是，在這個備忘錄尚未能適當的運作時，1978 年 3 月 16 日 Amoco Cadiz 油輪擱淺於 Brittany 海岸洩出二十三萬噸原油，也因此促使包括比利時、丹麥、芬蘭、法國、德國、希臘、愛爾蘭、義大利、荷蘭、挪威、葡萄牙、西班牙、瑞典及英國等 14 個歐洲國家的海事當局在巴黎簽署港口國管制備忘錄(The European Memorandum of Understanding on Port State Control)，或簡稱巴黎諒解備忘錄(Paris MoU)，強調需要加強海上安全、保護海洋環境及改善船上生活與工作條件。這個備忘錄並且很快的於 1982 年 7 月 1 日生效施行¹¹。此後，巴黎諒解備忘錄分別經 1991 年 11 月波蘭的海事當局簽署、1994 年 5 月加拿大的海事當局簽署、1995 年 11 月俄羅斯的海事當局簽署、1996 年 11 月克羅埃西亞的海事當局簽署。除此之外，日本與美國並以合作國家身份(co-operating countries)簽署該備忘錄，聯合國國際海事組織與國際勞工組織亦以觀察員身份簽署該備忘錄¹²。

2.2 區域性港口國管制之興起

在海上人命安全與海洋環境保護之意識逐漸的普及下，並鑑於巴黎諒解備忘錄自 1982 年以來之執行成效，區域性的港口國管制制度在 90 年代也開始陸續的成立，並在電子資料交換的電腦網路串聯下，港口國管制制度成為打擊次標準船與落實聯合國海事組織規定之最佳利器。具體而言，目前的區域性港口國管制組織機構可以簡略的說明如下：

全球各區域港口國管制諒解備忘錄成立時間表

	備忘錄名稱	簽署日期	簽署地點
1	巴黎諒解備忘錄(歐洲地區) (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control ; Paris MoU) ¹³	1982/07/01	法國巴黎(Paris)
2	拉丁美洲協議(拉丁美洲地區)	1992/11/05	智利 (Vina del

¹⁰ 陳彥宏, March 1999, 從巴黎備忘錄論區域性港口國管制政策之施行, 技術學刊, 第十四卷, 第一期, pp1-9.

¹¹ Bell, D., "Port State Control v flag State Control: UK government position," Marine Policy, Vol 17, No. 5, pp. 367-370(1993).

¹² Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, <http://www.parismou.org> (July 1997).

¹³ <http://www.parismou.org/>。Member States: Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian, Federation, Slovenia, Spain, Sweden, United, Kingdom.

¹⁴ http://200.45.69.62/index_i.htm。MEMBERS: Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Honduras, Mexico, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela.

	(Latin American Agreement on Port State Control ; Vina del Mel MoU) ¹⁴		Mel)
3	東京諒解備忘錄(亞太地區) (Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region ; Asia-Pacific MoU) ¹⁵	1993/12/02	日本 東京 (Tokyo)
4	加勒比海諒解備忘錄(加勒比海地區) (Caribbean Memorandum on Port State Control ; Caribbean MoU) ¹⁶	1996/02/09	巴貝多 基督堂 市 (Christchurch)
5	地中海諒解備忘錄(地中海地區) (Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region ; Mediterranean MoU) ¹⁷	1997/07/11	馬爾他 瓦勒他 (Valletta)
6	印度洋諒解備忘錄(印度洋地區) (Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control ; Indian Ocean MoU) ¹⁸	1999/01/20	南非 普利托里 亞 (Pretoria)
7	阿布加諒解備忘錄(西、中非地區) (Memorandum of Understanding for the West and Central African region ; Abuja MoU) ¹⁹	1999/10/02	奈及利亞 阿布 加 (Abuja)
8	黑海諒解備忘錄(黑海地區) (Memorandum of Understanding on Port State Control for the Black Sea ; Black Sea MoU) ²⁰	2000/04/07	土耳其 伊斯坦 布爾 (Istanbul)
9	里亞德諒解備忘錄(波斯灣地區) Arab States of the Gulf (GCC MoU (Riyadh MoU)). ²¹	2005/05	沙烏地阿拉伯里

¹⁵ <http://www.tokyo-mou.org/> 。 MEMBERS: Australia, Canada, Chile, China, Fiji, Hong Kong China, Indonesia, Japan, Republic of Korea, Malaysia, New Zealand, Papua New Guinea, Philippines, Russian Federation, Singapore, Thailand, Vanuatu, Vietnam. OBSERVERS: Macao China, Democratic People' s Republic of Korea, Solomon Islands, United States of America, IMO, ILO, Paris MOU, Viña del Mar Agreement, Indian Ocean MOU, Black Sea MOU.

¹⁶ <http://www.caribbeanmou.org/> 。 MEMBERS: Antigua & Barbuba, Aruba: Bahamas, Barbados, Cuba, Grenada, Guyana, Jamaica, Suriname, Trinidad & Tobago, Netherland Antilles - Curacao, OBSERVERS, Anguilla, Belize, Bermuda, British Virgin Islands, Dominica, Dominican Republic, Haiti, Martinique (French West Indies), Montserrat, St. Kitts & Nevis, St. Lucia, St. Vincent & The Grenadines, Turks and Caicos Islands.

¹⁷ <http://www.medmou.org/> 。 MEMBERS: Algeria, Cyprus, Egypt, Israel, Jordan, Lebanon, Malta, Morocco, Tunisia, Turkey. OBSERVERS: IMO, ILO, EC, Black Sea MoU, West Africa MoU, Paris MoU, France, Greece, Italy, Nigeria, Spain.

¹⁸ <http://www.iomou.org/> 。 MEMBERS: Australia, Eritrea, India, Iran, Kenia, Maldive Islands, Mauritius, Oman, South Africa, Sri Lanka, Sudan, Tanzania.

¹⁹ <http://www.abuja-mou.org/> 。 MEMBERS: Angola, Benin, Cameroon, Cape Verde, Congo, Equatorial Guinea, Cote d'Ivoire, Gabon, The Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Mauritania, Namibia, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, South Africa and Togo.

²⁰ <http://www.bsmou.org/> 。 MEMBERS: Bulgaria, Georgia, Romania, Russian Federation, Turkey, Ukraine. OBSERVERS: IMO, ILO, USA, West and Central Africa MOU, Mediterranean MOU.

²¹ http://www.omanaccess.com/greatdeals/admin_great_deals.asp?category=General 。 MEMBERS: United Arab Emirates, Bahrain, Saudi Arabia, Oman, Qatar and Kuwait. (United Arab Emirates, Bahrain, Saudi

			亞德 (Riyadh)
--	--	--	-------------

3 港口國管制的檢查依據與程序

3.1 港口國管制的檢查依據

依聯合國國際海事組織決議案 A.787(19)²²、A.882(21)²³有關港口國管制第一章的規定，各區域性港口國管制備忘錄之簽署國，亦或是執行港口國管制規定之港口國當局，為加強海上安全、保護海洋環境及改善船上生活與工作條件，並防止次標準船之活動，各港口國當局均需依照備忘錄之相關規定，採取有效之港口國家管制系統，以確保到達其各港口之外國商船，不論所懸為何旗，均需要符合下列公約所涉相關文件之標準：

- 一九六六年國際載重線公約及其修正案（第 21 條），有關載重線勘劃；
- 一九七四年海上人命安全國際公約及其修正案
 - ◆ 第 1 章 第 19 條，有關船舶安全證書；
 - ◆ 第 4 章 第 6 條，有關 ISM Code 證書；
 - ◆ 第 6 章 第 4 條，有關船上操作要求(operational requirements)；
- 一九七三年/一九七八年防止船舶污染國際公約（第 5、6 條）；
- 一九七八年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約附錄一九九五年修正案（第 5 條；第 1 章：第 4 條）；
- 一九七二年國際海上避碰規則公約；
- 一九六九年船舶噸位丈量國際公約（第 12 條）；
- 一九七六年商船最低標準公約（國際勞工組織第一四七號公約）。

3.2 港口國管制的檢查程序

在前述證書或文件的查驗工作時，港口國當局如發現受檢船舶無有效之證書或文件²⁴，或有「明顯依據」相信該船在實質上不能符合相關文件之規定，則港口國當局則將

Arabia, Oman, Qatar and Kuwait). The objective of the Riyadh MoU is to encourage neighbours Iran, Iraq and Yemen to join this MoU in order to cover this region. A formal launch of the Secretariat is planned during September 2007.

²² IMO RESOLUTION A.787(19) Procedures for port state control, adopted on 23 November 1995, IMO VEGA 11.0.

²³ IMO RESOLUTION A.882(21) Amendments to the procedures for port State control (resolution A.787(19)), dopted on 25 November 1999, IMO VEGA 11.0.

²⁴ 這些證書包括：(1). International Tonnage Certificate (1969); (2). Passenger Ship Safety Certificate; (3). Cargo Ship Safety Construction Certificate; (4). Cargo Ship Safety Equipment Certificate; (5). Cargo

進一步的施行更詳細之檢查。具體而言，港口國管制之締約國，亦或是執行港口國管制規定之港口國當局在管制程序中，就有關船舶符合在船上操作要求(on board operational requirements)之管制而言，「明顯依據」尤指下列而言²⁵：

- 缺少公約要求的主要設備或佈置。
- 證據顯示相關證書明顯失效。
- 證據顯示相關公約所規定的相關文件未完整存放在船上、或未依規定維持有效。
- 由綜合印象和觀察所得證據顯示結構上有嚴重缺失，以致影響船體結構、水密或風雨密的完整性。
- 由綜合印象和觀察所得證據顯示安全、防污染、或航儀等設備有嚴重缺失。
- 資訊或證據顯示船員不熟悉船舶安全或防污染相關的船上必要操作，或未執行這些操作。
- 跡象顯示主要船員(key crew members)間或與船上其他人員無法溝通。
- 發出錯誤遇難警訊後，無適當的取消程序。

Ship Radio Telegraphy Certificate; (6). Cargo Ship Radio Telephony Certificate; (7). Cargo Ship Safety Radio Certificate; (8). Exemption Certificate; (9). Cargo Ship Safety Certificate; (10). Document of Compliance (SOLAS 74, Regulation II-2/54) (11). Dangerous goods special list or manifest, or detailed stowage plan; (12). International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, whichever is appropriate; (13). International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate; (14). International Oil Pollution Prevention Certificate; (15). International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk; (16). International Load Line Certificate (1966); (17). International Load Line Exemption Certificate; (18). Oil Record Book, parts I and II; (19). Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (20). Cargo Record Book; (21). Minimum Safe Manning Document; (22). Certificates of Competency; (23). Medical certificates (see ILO Convention No. 73); (24). Stability information; (25). Copy of Document of Compliance and Safety Management Certificate issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (IMO Resolutions A.741(18) and A.788(19)); (26). Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society); (27). Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers); (28). For ro-ro passenger ships, information on the A/A-max ratio; (29). Document of authorization for the carriage of grain; (30). Special Purpose Ship Safety Certificate; (31). High Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High Speed Craft; (32). Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate; (33). For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage; (34). The muster list, fire control plan, and for passenger ships, a damage control plan; (35). Ship's log book with respect to the records of tests and drills and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliances and arrangements; (36). Reports of previous port State control inspections; (37). Cargo securing manual; (38). For passenger ships, list of operational limitations; (39). For passenger ships, a plan for co-operation with SAR-services; (40). Bulk carrier booklet; (41). Loading/Unloading Plan for bulk carriers; (42). Garbage Management Plan; (43). Garbage Record Book; (44). Certificate of financial insurance or any other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage; (45). International Ship Security Certificate (ISSC); (46). Continuous Synopsis Record.

²⁵ <http://www.parismou.org/>, <http://www.tokyo-mou.org/>

- 收到的報告或投訴資料中顯示該船為次標準船(substandard ship)
- 所載貨油(cargo oil)與證書所附紀錄之第 1.11 項之船型不符，或有不當排放油跡。
- 所載有毒液體物質(NLS)與證書所列者不符，而貨艙亦未經認可適載該種 NLS，或有不當排放 NLS 跡象。

3.3 區域性制港口國管制的目標選擇特點

1. 巴黎諒解備忘錄(歐洲地區)

<p>目標檢查率</p>	<p>根據備忘錄的要求，每個成員每年實施檢查的數量達到年度平均抵達船舶數量的 25 % (年度平均抵達船舶數量是基於過去三年到達成員國的船舶統計數據得出)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 一般情況，船舶接受了 Paris MoU 成員檢查後的六個月內，其他 Paris MoU 成員不會對這艘船舶進行檢查，除非船舶存在需進行再次檢查的明顯證據。 ● 強制性擴大檢查的間隔期一般為 12 個月，兩次強制性擴大檢查之同時可能進行常規檢查。 ● SIRENaC²⁶ 中目標因素積分在 50 分以上的船舶，被檢查的間隔期將被縮短至一個月。
<p>優先檢查船舶</p>	<p>在選擇檢查船舶時，港口當局將參考 SIRENaC 資訊系統顯示出的目標因素值來確定。</p> <p>目標因素值(Target Factor)由一般因素(Generic Factor)和歷史因素(History Factor)值之和構成，一般因素是基於船舶基本參數得出的，歷史因素是基於船舶在 Paris MoU 的檢查歷史得出的。Target Factor 每天進行更新，並作為檢查官員選擇檢查船舶的一個工具。對於目標因素值超過 50 的船舶，如果距離上次 Paris MoU 成員國檢查的同時超過一個月，船舶將被選擇進行檢查。</p> <p>不論船舶目標因素分值如何，有下列情況的船舶將被作為優先檢查的對象：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 引水或港口當局報告，該船存在影響安全航行缺陷；

²⁶ ParisMOU-Inspection database,
<http://www.parismou.org/ParisMOU/Inspection+Database/xp/menu.3973/default.aspx>

	<ul style="list-style-type: none"> ● 裝載危險或污染貨物時，未按要求進行報告的船舶； ● 被港口當局通報的船舶； ● 被相關方(船長、船員，任何與船舶安全有關的人或組織)就船上生活和工作環境或船舶防止污染進行投訴的船舶； ● 要求在規定期限內消除缺陷的船舶； ● 曾有下列情況的船舶： <ul style="list-style-type: none"> ■ 在航行途中發生了碰撞、擱淺； ■ 被控告違反了有害物質和污水排放的相關規定； ■ 進行不安全方式的操縱，或未遵守安全航行程序的情況； ■ 進行了其他的不當操作，以致威脅到人員、財產、環境。 ● 在先前的 6 個月內，因安全原因船舶證書被其船級社暫停或取消； ● 未在 SIRENaC 信息系統中出現的船舶船舶的擴大檢查:擴大檢查適用於下列船舶類型； ● 總噸 3000 以上且船齡 15 年以上的油船； ● 船齡 12 年以上的散裝貨船； ● 船齡 15 年以上的客船； ● 船齡 10 年以上的化學和液體運輸船
<p>申訴程序</p>	<p>備忘錄第 3.13 條給予了船公司或其代表在船舶發生滯留時的申訴權利。申訴可通過官方管道向滯留港口國提出，申訴程序可參見 PARIS MOU 申訴程序文件(可以 PARIS MOU 網站上得到)。另外船東／管理公司也可以通過船舶的船旗國或其授權的認可組織向滯留港口國提出申訴。若對滯留港口國的答覆不滿意，可向 PARIS MOU 秘書處(secretariat@parismou.org)提出。</p>

詳細有關巴黎諒解備忘錄之船舶目標因素值船計算方法，參見附錄一：巴黎港口國管制諒解備忘錄之目標船選擇方法。

2 拉丁美洲協議(拉丁美洲地區)

目標檢查率	3 年內，各成員國年度檢查率不低於 20 %
優先檢查船舶	<ul style="list-style-type: none"> ● 客船、滾裝船和散貨船 ● 高風險船舶，如油輪，氣體運輸船、化學品船和載運包裝的危險／有毒物質的船舶 ● 過期重複發現缺陷的船舶
檢查頻率	協議要求各成員國如果沒有明顯證據顯示該輪有缺陷，應避免檢查已在前 6 個月內被本協議其他海事機構檢查過的船舶，除非是其他海事機構或與航行安全相關的人員和組織，已通報其為優先檢查的船型，則 6 個月的檢查頻率不適用，如果港口當局認為合適，就需要進行檢查。

3 東京諒解備忘錄(亞太地區)

目標檢查率	按照備忘錄總則中的要求，Tokyo MoU 的目標是在其所覆蓋區域內檢查的船舶總量達到本區域內營運船舶總量的 75%。一般情況，船舶接受了 Tokyo MoU 成員檢查後的六個月內，其他 Tokyo MoU 成員不會對這艘船舶進行檢查。這樣的檢查間隔期不適用於目標因素值高的船舶和被列為優先檢查的船舶。
優先檢查船舶	<p>自 2004 年 3 月 1 日起，Tokyo MoU 正式將船舶目標體系(Ship Targeting System)作為確定優先檢查船舶的一個工具。各目標因素對應一定的分值，按照船舶對應的目標種類得到總分值，然後以分值的大小確定船舶檢查的先後。</p> <p>不論船舶目標因素分值如何，有下列情況的船舶將被作為優先檢查的對象；</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 被港口當局通報的船舶； ● 被相關方(船長、船員，任何與船舶安全有關的人或組織)就船上生活和工作環境或船舶防止污染進行投訴的船舶； ● 要求在規定期限內消除缺陷的船舶 ● 引水或港口當局報告，存在影響安全航行缺陷的船舶

	<ul style="list-style-type: none"> ● 裝載危險或污染貨物時，未按要求進行報告的船舶 ● 船舶被滯留後，未得到港口國允許，擅自開航的船舶 ● PSC 委員會公佈的優先檢查的船舶種類。
申訴程序	<p>備忘錄第 3.15 條給予了船公司或其代表在船舶發生滯留時的申訴權利。可通過官方管道向滯留港口國提出申訴，各港口國的申訴程序和主管機構各不相同，這些信息可以在各國海事網站中獲得。另外船東／管理公司也可以通過船舶的船旗國或其授權的認可組織向滯留港口國提出申訴。若對滯留港口國的答覆不滿意，可再滯留日起三個月向 Tokyo MoU 秘書處(secretariat@tokyo-mou.org)提出。</p>

詳細有關東京諒解備忘錄之船舶目標因素計算方法，參見附錄二：東京諒解備忘錄港口國管制之目標船選擇方法

4 加勒比海諒解備忘錄(加勒比海地區)

目標檢查率	3 年內，各成員國年度檢查率不低於 15 %
優先檢查船舶	<ul style="list-style-type: none"> ● 對成員國的船舶，第一次停靠或 12 個月後第一次停靠 ● 存在影響航行安全的缺陷而被引水員或港口機關通報的船舶 ● 裝載危險或污染貨物時，未按要求進行報告的船舶 ● 在前六個月內，由於船舶安全的原因被所在船級社暫停船級的船舶 ● 未持有按照公約要求簽發的船舶構造和設備安全證書的船舶

5 地中海諒解備忘錄(地中海地區)

目標檢查率	3 年內，各成員國年度檢查率不低於 15 %
優先檢查船舶	<ul style="list-style-type: none"> ● 第一次停靠或 12 個月後又再次停靠的成員國船舶 ● 已給予解決缺陷的期限的成員國船舶，當期限到期時

	<ul style="list-style-type: none"> ● 引水或港口當局報告，存在影響安全航行缺陷的船舶 ● 未持有按照公約要求簽發的船舶構造和設備安全證書的船舶 ● 裝載危險或污染貨物時，未按要求進行報告的船舶 ● 在前六個月內，由於船舶安全的原因被所在船級社暫停船級的船舶
檢查頻率	<p>協議要求各成員國如果沒有明顯證據表明該輪有缺陷，應避免檢查已在前六個月內被本協議其他海事機構檢查過的船舶，除非是其他海事機構或與航行安全相關的人員和組織對該輪進行了通報。</p> <p>對於協議建議優先檢查的船型，如果港口當局認為合適，就需要進行檢查。</p>
申訴程序	<p>備忘錄第 3.13 條給予了船公司或其代表在船舶發生滯留時的申訴權利。申訴可通過官方管道向滯留港口國提出，申訴程序可參見申訴程序檔(可以從 Mediterranean MOU 網站上得到)。另外船東/管理公司也可以從船旗國或其授權的認可組織向滯留港口國提出申訴。若對滯留港口國的答覆不滿意，可在 30 天內向 Med. MOU 秘書處(medmou@dataxprs.com.eg)提出。</p>

6 印度洋諒解備忘錄(印度洋地區)

目標檢查率	3 年內，各成員國年度檢查率不低於 10 %
優先檢查船舶	<ul style="list-style-type: none"> ● 第一次停靠或 12 個月後又再次停靠的成員國船舶 ● 已給予解決缺陷的期限的成員國船舶，當期限到期時 ● 引水或港口當局報告，存在影響安全航行缺陷的船舶 ● 未持有按照公約要求簽發的船舶構造和設備安全證書的船舶 ● 裝載危險或污染貨物時，未按要求進行報告的船舶 ● 在前六個月內，由於船舶安全的原因被船級社暫停船級的船舶
檢查頻率	已在前 6 個月內被本協議其他海事機構檢查過的船舶，如果沒有明

	<p>顯證據顯示該輪有缺陷，各成員國應避免重複檢查。</p> <p>對於上述優先檢查船舶，如果港口當局認為合適，就需要進行檢查。</p>
--	--

7 阿布加諒解備忘錄(西、中非地區)

目標檢查率	3 年內，各成員國年度檢查率不低於 15 %
優先檢查船舶	<ul style="list-style-type: none"> ● 第一次停靠或 12 個月後又再次停靠的成員國船舶 ● 已給予解決缺陷的期限的成員國船舶，當期限到期時 ● 引水或港口當局報告，存在影響安全航行缺陷的船舶 ● 未持有按照公約要求簽發的船舶構造和設備安全證書的船舶 ● 裝載危險或污染貨物時，未按要求進行報告的船舶 ● 在前六個月內，由於船舶安全的原因被所在船級社暫停船級的船舶檢查頻率
檢查頻率	<p>協議要求各成員國如果沒有明顯證據表明該輪有缺陷，應避免檢查己在前 6 個月內被本協議其他海事機構檢查過的船舶。</p> <p>對於上述優先檢查船舶，如果港口當局認為合適，就需要進行檢查。</p>

8 黑海諒解備忘錄(黑海地區)

目標檢查率	3 年內，各成員國年度檢查率不低於 15 %
優先檢查船舶	<ul style="list-style-type: none"> ● 第一次停靠或 12 個月後又再次停靠的成員國船舶 ● 已給予解決缺陷的期限的成員國船舶，當期限到期時 ● 引水或港口當局報告，存在影響安全航行缺陷的船舶 ● 未持有按照公約要求簽發的船舶構造和設備安全證書的船舶 ● 裝載危險或污染貨物時，未按要求進行報告的船舶

	<ul style="list-style-type: none"> ● 在前六個月內，由於船舶安全的原因被船級社暫停船級的船舶 ● 有下列情況發生的船舶 <ul style="list-style-type: none"> ■ 在航行途中發生了碰撞、擱淺； ■ 被控告違反了有害物質和污水排放的相關規定； ■ 進行不安全方式的操縱，或未遵守安全航行程序的情況； ■ 進行了其他的不當操作，以至威脅到人員、財產、環境。
<p>檢查頻率</p>	<p>協議要求各成員國如果沒有明顯證據表明該輪有缺陷，應避免檢查已在前六個月內被本協議其他海事機構檢查過的船舶，除非是其他海事機構或與航行安全相關的人員和組織對該輪進行了通報。</p> <p>對於協議建議優先檢查的船型，如果港口當局認為合適，就需要進行檢查</p>

9 美國的港口國管制

美國將風險管理方法引入港口國管制工作，即透過其資訊系統、使用船舶點數法 (Boarding Priority Matrix)，以尋找、鎖定及檢查那些履行國際公約義務最差的船旗國、船級社、船東和船舶，使有限的檢查資源獲取最大的檢查效益。

USCG 的資訊系統為每艘進入美國的船舶計算點數，主要考慮船舶的國籍、公司、船級社、船型、船齡情況及歷史檢查紀錄等。根據對每一船舶計算的分數，將船舶分為四類，設定為不同等級的被優先檢查的對象，作為決定是否優先檢查的選擇依據。有關美國港口國管制之船舶查驗系統的目標選擇特點，參見附錄三：美國港口國管制之船舶查驗系統。

附錄一 巴黎諒解備忘錄港口國管制之目標船選擇方法²⁷

巴黎諒解備忘錄簽署國之各當局對進入該國之外國商船每年檢查總數之平均值應達到百分之二十五，主管當局應試圖避免在前六個月內已經由其他當局檢查過之船舶再進行檢查。除非有明顯之證據顯示此船舶不適航，所以對目標船之選擇會採取下列原則來考慮為優先檢查之對象：

1. 經由領港或港口當局報告該船舶對航行安全性或者對海上環境有危害威脅之缺點。
2. 船舶載運了危險或污染貨物，而未向港口的指定機構和沿岸國報告與船舶、船舶移動和危險或污染貨物有關的所有資料。
3. 受到另一個當局報告或通知之船舶
4. 被報告之船舶或經船長、船員、任何人、船舶於安全操作下合法同業組織之抱怨，船上生活及工作情況或污染防止，除非有關當局認為報告或抱怨明顯是沒有根據的。
5. 船舶發生下列狀況時：
 - (1) 碰撞、擱淺或於港口途中擱淺。
 - (2) 被控告違反規定而排出有害的物質或流出物的違法行為。
 - (3) 以不穩定或不安全的模式下做航路估算，或採用不安全的航行程序。
 - (4) 以不同的方式操作造成人員、船舶或環境之危險。
6. 在前六個月的過程中由於安全原因的已經被船級協會中止船級之船舶
7. 船舶無法被巴黎港口國監督諒解備忘錄資訊系統(SIRENaC)中辨識。

除上述外，在確定對船舶的優先檢查時，港口國當局應考慮船舶在巴黎港口國管制諒解備忘錄資訊系統上所顯示的目標係數(Target Factor)。相關因素如：

1. 船舶第一次或在十二個月以上之時間未到備忘錄締約國的港口。
2. 船舶已六個月未經當局檢查
3. 船舶依大會及分級證書於設備及構造之法令證書是由非當局組織之組織發佈
4. 巴黎港口國監督諒解備忘錄之年度報告中公布之黑名單(Black-List)之船旗國。
5. 主管當局允許船舶離開港口之情況：
 - (1) 缺點在開航前已經改正。
 - (2) 缺點須在下一個港口改正。
 - (3) 缺點須在 14 天內改正。
 - (4) 其他特別情況之缺點。
 - (5) 船舶已採取有關之行動或全部之缺點已經改正。
6. 船舶根據先前的檢查，所紀錄之缺點數。
7. 船舶曾經被扣留於上一港口。
8. 非締約國之航行船舶涉及相關文書、設備。
9. 船舶之船級協會之缺點比率大於平均值以上。

²⁷ 陳彥宏, April 2007, Maritime English, 台灣海事安全與保安研究會。

10. 20 年以上的載重噸 20,000 以上的油輪或載重噸 30,000 以上的成品油船、12 年
以上的散裝船、客船及 10 年以上的瓦斯氣體船(Liquefied Natural Gas ; LNG/
Liquefied Petroleum Gas ; LPG)和化學品船。
11. 十三年以上之其他船舶。

根據巴黎諒解備忘錄港口國管制目標船舶檢驗資訊系統(SIReNaC)對目標船之選擇原則，可區分為一般因素及歷史因素，採記點方式，將不同之因素有系統的依照其重要性訂出目標係數，加上一般因素及歷史因素之係數，取得總目標係數(但不應少於一般因素之係數)，然後依據各監督委員會所訂定之特定點數船舶，列為第一優先檢查之船舶

1. 一般因素

(1) 船旗國

過去 3 年內目標船旗國之滯留率大於容許限制，可從巴黎備忘錄年報中之黑灰白名單得知。

中度風險船旗國船舶 係數+04

中度~高度風險船旗國船舶 係數+08

高度風險船旗國船舶 係數+14

極高度風險船旗國船舶 係數+20

(2) 非歐盟承認之船級協會 係數+05

(3) 目標船舶型式 係數+05

包括：超過 12 年之散裝船、超過 10 年之瓦斯船、超過 10 年之化學品船、
超過 20 年之油輪、客輪/駛上駛下船。

(4) 船齡超過 12 年之船舶

>25 年之船舶 係數+03

21~24 年之船舶 係數+02

13~20 年之船舶 係數+01

(5) 尚未批准所有公約之船旗國 係數+01

(6) 因船級缺失而遭滯留之平均滯留率大於平均值 係數+01

0% or less 係數+0

0% - 2% 係數+ 1

2% - 4% 係數+2

4% 以上 係數+3

2. 歷史因素

(1) 過去 12 個月內未曾檢驗過之船舶 係數+20

(2) 過去 6 個月內未曾檢驗過之船舶 ..係數+10

(3) 過去 12 個月內曾遭滯留之船舶 係數+15

未曾遭滯留 係數 0

曾遭滯留 1 次 係數-15

曾遭滯留 2 次 係數-30

曾遭滯留 3 次 係數-45

(4) 過去 12 個月每次檢驗之缺失數目

- 缺失數目 0係數-15
- 缺失數目 1~5係數 00
- 缺失數目 6~10 ..係數+05
- 缺失數目 11~20 係數+10
- 缺失數目 >21係數+15
- (5) 上一港口所檢驗出之顯著缺失
 - 下一港口改正之缺失(以每項缺失為單位累計之).係數+01
 - 開航前改正之缺失(以每項缺失為單位累計之) .係數+01
 - 14 天內改正之缺失(以每兩項缺失為單位累計之)係數+01
 - 採取其他措施之缺失(以每兩項缺失為單位累計).係數+01
 - 在報告中註明所有缺失已改正 .係數- 02

上述中，「過去三年內留置率目標船旗國之留置率大於容許限制」之要素是巴黎港口國管制諒解備忘錄港口國監督制度中特有的一項制度系統，過去稱之為「船旗國黑名單(Black List of Flags)」，在 2000 年之後該稱為「黑、灰、白名單(Black Grey and White List)」，其內容為以三年之查驗數據為基礎，加上巴黎港口國管制備忘錄港口國管制委員會訂定之留置率標準值，在利用統計分析法計算出過量因素(Excess Factor；EF)作為指標值(如表)，以訂定出優良船旗國與不良船旗國之區間範圍，並可作為各港口國執行查驗之目標船舶參考依據。

過量因素與船旗國區間屬性之關係表

Excess Factor	船旗國區間
	黑名單(Black List)
>4	極高風險船旗國船舶(Very High Risk Flag State)
3-4	高風險船旗國船舶(High Risk Flag State)
2-3	次高級風險船旗國船舶(Medium To High Risk Flag State)
1-2	中級風險船旗國船舶(Medium To High Risk Flag State)
0-1	灰名單(Grey List)
<0	白名單(White List)

除了上述一般的查驗對象外，巴黎港口國管制諒解備忘錄港口國管制委員會，為有效符合國際公約對特定對範圍的要求與收集特定之資訊，以及區域內特定之事件使然，由專家學者針對特定查驗項次，訂定在一段時間內為各港口國同步執行之查驗要項，並可能與其他區域性港口國管制制度合作執行，從過去執行的經驗中可以清楚的發現，這樣的特別「集中查驗行動(Concentrated Inspection Campaigns)」，能有效的達成各船舶對該特定查驗項次的注意與改善，並間接的符合公約之要求與達成確保海事安全，保護海洋環境與維護及改善工作環境之港口國監督目的。

自 2003 年 7 月 22 日起，所有十五年船齡以上 3,000 總噸油船、十年船齡以上化學品船和液化氣體、十二年船齡以上散貨船以及除駛上駛下客船和高速客船以外的十五年

船齡以上的客船每年應接受擴大(Expand)1 檢查。上述船舶在沒有接受此類檢查前應在抵港前三天或航程不足三天的離港時通知有關主管機關，不及時報告可能會造成船期延誤。在擴展檢查中，油輪至少一個壓載艙將被檢查，而對客船而言，消防演習和救生演習(至少放下一個救生艇)是必查之重點。

此外，對目標因素超過 50 的任何船舶，如一個月未在巴黎備忘錄國家接受檢查，將被強制檢查。

油船、化學品船、液化氣體船、散貨船、客船，無論噸位和船齡，發生下列情形將被禁止進港：

1. 船舶在三年內被滯留兩次以上，船旗國係黑名單中很高危險和高危險類。
2. 船舶在兩年內被滯留三次以上，船旗國係黑名單中危險和高危險類。

要取消拒絕進港，船東須向拒絕進港的港口國主管機關提出正式申請，並應有船旗國或船級社的證明船舶已符合所有公約要求的文件，船舶還應完成一次「擴大檢查」自 2003 年 7 月 22 日起，並由船東支付相關費用。

自 2005 年 5 月 1 日起，巴黎港口國管制諒解備忘錄實施優質船舶獎勵制度 2，此為對在安全與環保及港口國檢查有良好記錄之船舶給予獎勵，將實質減輕優質船舶接受檢查之負擔，要成為優質船舶之條件為：

1. 船籍國在白名單中。
2. 將「船籍國履約自評表」提交港口國。
3. 船籍協會(Classification Society)記錄良好。
4. 船舶的港口國監督記錄良好。

Paris MOU Target Factor Calculator



By answering the questions the target factor for a certain vessel can be determined. The outcome of this calculation does not indicate anything about the quality of a ship. The Target Factor is in use within the Paris MOU on PSC as a tool for selecting ships eligible for an inspection only

the calculation of the Target Factor is divided in two parts:

Generic factor - based on elements of the ships profile

History factor - based on the ships inspection history in the Paris MOU.

The generic factor is updated when the particulars of the ship change or the status of its existing flag or class change. The history factor is updated at the end of each day.

Targeted Flag

On annual Paris MOU black list

- Medium risk (4 points)
- Medium to high risk (8 points)
- High risk (14 points)
- Very high risk (20 points)

Points:

EU recognised classification society

Click for a list of recognised classification societies

- Yes (0 points)
- No (3 points)

Points:

Targeted ship type

Is the vessel a : Bulk Carrier more than 12 years old, a Gas Carrier more than 10 years old, a Chemical Tanker more than 10 years old, an Oil Tanker >3000gt and > 15 years old or a Passengership/Ro-Ro ferry?

- Yes (5 points)
- No (0 points)

Points:

Ships more than 12 years old

graduated for non-targeted ship types (ref. above) and passenger ships
Age:

- >25 years (3 points)
- 21-24 years (2 points)
- 13- 20years (1 points)

Points:

Flag state has ratified all conventions

(ref. relevant instruments in Paris Memorandum text, ratification information can be found on www.imo.org & www.ilo.org)

- Yes (0 points)
- No (1 points)

Points:

Class deficiency ratio above average

as identified in MOU annual statistics

- 0% or less (0 points)
- 0% - 2% (1 points)
- 2% - 4% (2 points)
- 4% or more (3 points)

Points:

Not Entered a region port for the last 12 months

- Yes (20 points)
- No (0 points)

Points:

Not inspected in last 6 months

- Yes (10 points)
- No (0 points)

Points:

Detained during past 12 months

- No (0 points)

- Once (15 points)
- Twice (30 points)
- Three Times (45 points)

Points: **Number of deficiencies per inspection during the last 12 months**

Click to calculate the total points for this category

Points: **Outstanding deficiencies from last inspection**

The value for the outstanding deficiencies is applied only in respect of the latest inspection

- for each listed action taken "rectify deficiency at next port" or "master instructed to rectify deficiency before departure" and for every **two** listed action taken "rectify deficiency within 14 days" and/or "other (specify in clear text) add 1 point

- In case "all deficiencies rectified" is noted on the report deduct 2 points

Points: Target Factor: **附錄二 東京諒解備忘錄港口國管制之目標船選擇方法²⁸**

東京諒解備忘錄港口國管制對目標船之選擇系統(Ship Targeting system)係依船齡、船型、船籍國、船級協會及船舶受檢紀錄，採取下列原則來考慮優先檢查之船舶：

- 船齡：
 - 0-5 years: 0 point
 - 6-10 years: 5 points
 - 11-15 years: 10 points
 - 16-20 years: 10 +1 point for each year exceeding 15 years
 - >20 years: 15 +2 points for each year exceeding 20 years
- 船型：檢查代碼：13, 30, 40, 55, 60, 61, 70, 71 以及 15 年以上船舶：4 points；其餘：0 points。
- 船旗：三年平均值超過平均留置率船旗國加 1 點
- 缺點：過去四次的初次檢查或追蹤檢查仍發現新缺點時每一缺點加 0.6 點。
- 留置：過去四次的初次檢查或追蹤檢查有留置情形者：
 - 1 detention – 15 points
 - 2 detentions – 30 points
 - 3 detentions – 60 points
 - 4 detentions – 100 points
- 驗船機構：非國際驗船協會組織(IACS)者加 10 點。

²⁸ 陳彥宏, April 2007, Maritime English, 台灣海事安全與保安研究會。

- 顯著缺點：過去三次檢查或追蹤檢查發現顯著缺點(outstanding deficiency)時每一顯著缺點加 2 點。
- 距離上次檢查期間：
 - 6~12 個月：3 點
 - 12~24 個月：6 點
 - 超過 24 個月：50 點

目標船的選擇計算是由亞太地區港口國管制資訊系統(APCIS)每天重新計算。

檢查優先檢查次序如下：

Target Factor Value	Priority Level
> 100	Priority 1 (very high)
41 - 100	Priority 2 (high)
11 - 40	Priority 3 (medium)
0-10	Priority 4 (low)

附錄三 美國港口國管制之船舶查驗系統²⁹



USCG PSC Safety Targeting Matrix

Summary: Guidelines for the Safety Targeting Matrix.

In developing its risk assessment methodology, the Coast Guard first recognized that three entities directly influence a vessel's operational condition and compliance with international safety and environmental protection standards. These entities are: 1) Ship Management List, 2) Classification societies and 3) Flag States. If any of these entities fails to fully undertake its responsibilities for a ship's safe operation, then the ship is likely to be considered a substandard vessel by the U.S. Coast Guard.

The Coast Guard's previous experience with a particular ship provides another indication of whether or not that vessel poses an unacceptable risk. In addition, certain types of ships pose a higher risk to themselves and the cargo they transport. These vessel types include: oil and chemical tankers, gas carriers, passenger ships, bulk freighters more than ten years old, and any vessel carrying low value commodities in bulk.

The Safety Targeting Matrix enables the Coast Guard to rationally and systematically determine the probable risk posed by non-U.S. ships calling at U.S. ports. The Matrix is used to decide which ships Port State Control Officers should board on any given day, in any given port. Points are assessed in each of the five columns and then summed for a total point score. This numerical score, along with other performance based factors,

²⁹ 陳彥宏, April 2007, Maritime English, 台灣海事安全與保安研究會。

determines a ship's boarding priority. The Safety Targeting Matrix illustrates the priority categories and associated operational restrictions which may be imposed on ships by U.S. Coast Guard Captains of the Port.

Revision Date: 5/17/06

Port State Control Safety and Environmental Protection Compliance Targeting Matrix



¹ Do not score any points in this column if the vessel is currently enrolled in the QUALSHIP-21 program

Priority (PI) Vessel

17 or more points on the Matrix, or ships involved in a marine casualty that may have affected seaworthiness, or USCG Captain of the Port (COTP) determines a vessel to be a potential hazard to the port or the environment, or ships whose classification society has a detention ratio equal to or greater than 2%. Port entry may be restricted until the Coast Guard examines the vessel.

Priority (PII) Vessel

7 to 16 points on the Matrix, or outstanding requirements from a previous examination in this or another U.S. port, or the vessel is overdue for an annual tank or passenger exam, or has not been examined within the past 12 months per column IV. Cargo operations or passenger embarkation/debarkation should be restricted until vessel is examined by the Coast Guard.

Non-Priority Vessel (NPV)

6 or fewer points on the Matrix. Vessel poses a low safety and environmental risk. The Coast Guard may select and examine vessel using the PSC random selection process.

Downgrade Clause. If a vessel has scored either a PI or PII based on points or association, and has had a USCG PSC examination within the past 6 months with no serious deficiencies, the COTP or OCMI may downgrade the vessel to NPV. If the COTP or OCMI downgrades a vessel, the COTP/OCMI will consider the vessel for the pool of random examinations

美國政府為了妥善且更有效分配有限的檢驗資源，以獲取更高之效益，於 1994 年便開始採用風險評估法來執行港口國管制作業，其主要內容為船舶點數法(Boarding Priority Matrix)、港口國資訊網路系統(The Port State Information Exchange ; PSIX

System)、目標查檢(Target)等三大系統,以及二十一世紀品質運輸(Quality Shipping for the 21st Century; Qualship 21)。其主要針對履行相關國際公約較差的船旗國、船東之船舶施行查檢,以達成更為良好之查驗收益或避免造成不適當之船舶滯留。當中則以船舶點數法最為重要,此方法即分為對船舶操作是否符合國際安全與環境保護標準影響最為直接的船舶所有人與經營人名單(Owner and Operators List)、船級協會(Classification Societies)、船旗國(Flag States)等三項要素,再分為船舶所有人、船旗國、船級協會、船型、歷史紀錄等五大類,並依其相對點數,計點加總後依其點數高低來考量該船舶是否為首要查驗的次標準船進而排定其優先順序。

1. 船舶所有人(Owner)

過去十二個月內,曾有船舶被滯留紀錄;或大型船公司有3艘船被滯留紀錄的船舶所有人或經營人,將被列入黑名單,此紀錄名單每月更新一次。

被列入船舶所有人黑名單 點數+5

2. 船旗國(Flag)

300 總噸以上之船舶到訪美國至少一個或一個以上之港口,在過去三年內,該船旗國船舶平均滯留率高於三年總體平均滯留率,該船旗國將被列入黑名單,此紀錄名單每4個月更新一次。

被列入船旗國黑名單 點數+7

3. 船級協會(Class)

鑒於以往利用船級協會過去3年的平均滯留率與過去3年總平均滯留率比較來評定點數方法限制太多,美國海岸巡防署修正了原來的記點方式,以維持更高目標的檢驗結果。美國海岸巡防署訂定固定滯留率,不論任何大小船舶都適用此方法,只要該船級協會之船舶過去3年內因船級缺失而遭滯留之平均滯留率達到固定值,則依規定計算點數。評定點數方法如下:

滯留率 $\geq 2\%$第一優先檢驗

$2\% >$ 滯留率 $\geq 1\%$點數+5

$1\% >$ 滯留率 $\geq 0.5\%$點數+3

滯留率 $< 0.5\%$點數+0

4. 歷史紀錄(History)

過去十二個月曾遭滯留之船舶.....點數+5

過去十二個月曾有操作管制紀錄之船舶.....點數+1

過去十二個月曾發生事故之船舶.....點數+1

過去十二個月曾違規之船舶.....點數+1

過去六個月未曾登船檢驗之船舶.....點數+1

5. 船型(Ship Type)

油輪或化學品船.....點數+1

瓦斯氣體船.....點數+1

船齡超過10年之散裝船.....點數+2

客輪.....點數+1

散裝載運低價貨物之貨船.....點數+2

根據上述評點方法計算船舶最後加總之點數，將船舶檢驗優先順序分成下列四類：

1. 第一優先檢驗：

- (1) 點數大於等於 17 點；
- (2) 船舶發生了影響適航性能的海難事故；
- (3) 美國海岸巡防署的港口官員認為船舶對港口或環境具有潛在威脅；
- (4) 船舶的船級協會的滯留率 $\geq 2\%$ ；
- (5) 船舶可能受到進入港口的限制，直到船舶接受美國海岸巡防署的檢驗。

2. 第二優先檢驗：

- (1) 點數介於 7~16 點；
- (2) 根據上一次在美國同一港口或另一港口的檢驗，明確標示需要再次檢驗的船舶，或油輪或客輪年度檢驗超過期限；
- (3) 貨物在裝卸前可能受到限制，直到船舶接受美國海岸巡防署的檢驗。

3. 第三優先檢驗：

- (1) 點數介於 4~6 點；
- (2) 被舉發存在有缺失報告；
- (3) 船舶年度檢驗超過期限，或客輪每季複檢；
- (5) 貨物裝卸不受到限制，船舶很有可能在靠碼頭後接受檢驗。

4. 第四優先檢驗：

- (1) 點數小於等於 3 點；
- (2) 船舶存在的風險很低，可能不需要登輪檢驗。

自 2007 年起，USCG 將採用新的 Targeting Matrix 計分³⁰，其挑船將更著重於具有安全及環境保護風險的船舶，如下圖所示。

30

http://homeport.uscg.mil/cgi-bin/st/portal/uscg_docs/MyCG/Editorial/20070705/safety_targeting_matrix07.pdf?id=659f90577388b524f53c3671480031d351b9d598

Chapter 2 Safety Compliance Performance

Port State Control Safety and Environmental Protection Compliance Targeting Matrix



Priority (P)I Vessel

17 or more points on the Matrix; ships involved in a marine casualty that may have affected seaworthiness; USCG Captain of the Port (COTP) determines a vessel to be a potential hazard to the port or the environment; ships whose Recognized organization (classification society) has a detention ratio equal to or greater than 2%. Port entry may be restricted until the Coast Guard examines the vessel.

Priority (P)II Vessel

7 to 16 points on the Matrix; outstanding requirements from a previous examination in this or another U.S. port that require clearing; the vessel has not been examined within the past 12 months per column IV. Cargo operations or passenger embarkation/debarkation may only be restricted if the Sector Commander/COTP determines that the vessel poses a safety or environmental risk to the port.

Non-Priority Vessel (NPV)

6 or fewer points on the Matrix. Vessel poses a low safety and environmental risk. The Coast Guard may select and examine vessel using the Port State Control random selection process.

Downgrade Clause. If a vessel has scored either a PI or PII and has had a USCG PSC examination within the past 6 months with no serious deficiencies, the Sector Commander may downgrade the vessel to NPV. If the Sector Commander downgrades a vessel, it will be added to the pool of random examinations.

2007 年新版 Targeting Matrix 計分表