



CR 2025 年度第四期技術通報來囉！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

- IMO允許傳統加油船能直接載運混和比例不超過30%之生質/合成燃料
- 中華民國訂定「加強防制國籍船舶透過國際海運走私毒品之通告」及「載運危險品船舶緊急應變程序(EmS)及醫療急救指南修訂版(MFAG)通告」，請業界務必遵守！
- 為降低留置風險，巴拿馬不接受船齡超過15年的油輪或散裝船登記為巴拿馬籍船舶
- CR技術研討會8月19日登場：聚焦2025年重點檢查活動(壓艙水管理)與IMO法規動態

壹、MEPC第83次會議決議案

- 新增柴油機多個運轉工況和合理排放控制策略之認證要求，預計2027年3月1日生效
- 新增柴油機重大修改或認證為不同排放標準的再認證程序，預計2026年9月1日生效
- 發布新版選擇性催化還原法系統準則，適用2025年11月1日以後安龍之船舶所安裝系統
- 2027~2030年的碳強度指標(CII)折減係數(Z)將逐年加嚴2.625%
- 修正2024年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)之制定準則，更新SEEMP第II部分格式
- IMO發布準則，為船用柴油機甲烷(CH₄)和/或氧化亞氮(N₂O)排放值測量提供相關指導
- 本次決議案：MEPC.397(83)~MEPC.405(83)

貳、IMO相關通告

- IMO允許傳統加油船直接載運混和比例不超過30%之生質/合成燃料
- 為減少水生物種轉移，IMO發布水下清洗作業指南，提供相關作業與認可程序等指導
- IMO發布使用氨作為替代燃料之船舶安全臨時準則，以確保其安全性與可靠性
- IMO發布新版海事網路風險管理準則，新增治理、網路韌性及人員培訓等要求
- 本次通告：MEPC.1/Circ.917、MEPC.1/Circ.918、MSC.1/Circ.1682、MSC.1/Circ.1687、MSC.1/Circ.1689、MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3

參、中華民國重要通告

- 訂定「加強防制國籍船舶透過國際海運走私毒品之通告」，自2025年6月30日生效
- 訂定「載運危險品船舶緊急應變程序(EmS)及醫療急救指南修訂版(MFAG)通告」，自2025年7月24日生效
- 採用IMO所屬海洋環境保護委員會(MEPC)所採納之「防止船舶污染國際公約(MARPOL)」修正案及修正相關國際證書，自2025年8月1日生效

肆、巴拿馬重要通告

- 巴拿馬籍150GT以上油輪須更新其船對船(STS)作業計畫，以納入巴拿馬通報要求

- 預計抵達美國海岸防衛隊(USCG)、巴黎備忘錄(Paris MoU)、澳洲海事局(AMSA)和大陸海事局(MSA)所管轄港口之巴拿馬籍船舶，須於120小時前提交Pre-arrival Checklist
- 為降低留置風險，巴拿馬不接受船齡超過15年的油輪或散裝船登記為巴拿馬籍船舶
- 本次通告：MMC-217、MMC-404、MMN-11/2024

伍、 巴西針對進入其水域船舶新增防止生物附著之規定

- 進入巴西水域且船長逾24公尺之船舶須保持清潔船殼，違者將自2026年2月1日起受罰

陸、 東京備忘錄與巴黎備忘錄之年度重點檢查活動

- 東京備忘錄(Tokyo MOU)與巴黎備忘錄(Paris MOU)將於9月1日至11月30日進行2025年度重點檢查活動(CIC)，本次主題為「壓艙水管理(BWM)」

柒、 CR服務資訊

- CR技術研討會8月19日登場：聚焦2025年重點檢查活動(壓艙水管理)與IMO法規動態
- CR發布「船上碳捕捉與儲存(OCCS)準則」、「鋼船規範2026」、「高速船規範2026」及「海巡艦艇規範2026」，歡迎業界先進參考、使用！
- 因應航運界需求，CR提供溫室氣體查證服務！
- 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83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83次會議於2025年4月7日至4月11日於英國倫敦舉行。重點議題請參考本中心[MEPC83會議快報](#)。本次會議所採納之決議案內容如下：

- 一、 [MEPC.397\(83\)](#)決議案：修正2008年氮氧化物技術章程(NOx Technical Code, NTC)，預計2027年3月1日生效：
 - (一) 新增「使用多個柴油機運轉工況(Multiple Engine Operational Profiles, MEOP)」要求，MEOP係指：
 1. 運作時能切換至不同的NOx排放標準，例如進入氮氧化物(NOx)排放管制區時從Tier II切換為Tier III標準。
 2. 運作時能切換至不同的測試循環，例如：固定螺距螺槳推進(E3循環)與可變螺距螺槳推進(E2循環)。
 3. 在不改變排放標準、額定功率、額定轉速和試驗循環前提下，可在運作中切換到不同運轉工況，例如依照負載條件自動調整柴油機參數。
 - (二) 新增合理排放控制策略之檢驗與發證要求，包含認證文件、技術卷內容等。
 - (三) 本次修正之新規定適用以下柴油機：
 1. 新的單台柴油機(Individual Engine)或未取得認證的柴油機族/組的母型機，最遲須於2028年1月1日(以柴油機國際防止空氣污染(EIAPP)證書簽發日期為準)起適用新規定。
 2. 若為2028年1月1日前取得認證之柴油機族/組的新成員機，則在該成員機認證前，須證明該柴油機族/組符合新規定(不得晚於2030年1月1日，以成員機

EIAPP證書簽發日期為準)。

補充：本次修正之新規定原則上不適用於已取得EIAPP證書的柴油機，但以下情況除外：

- (1) 若柴油機在2028年1月1日(以EIAPP證書簽發日期為準)以後進行重大修改。
- (2) 在2028年1月1日以後換裝同等(identical)柴油機，且被替換之柴油機具備多個柴油機運轉工況。在此情況下，適用本次新增之第8章規定。

(四) 詳細修正內容可參考本中心[MEPC83會議快報](#)。

二、[MEPC.398\(83\)](#)決議案：修正2008年氮氧化物技術章程(NOx Technical Code, NTC)，預計2026年9月1日生效：

- (一) 新增經重大修改(substantial modification)或需認證為與安裝時不同Tier標準(例如原先只有認證Tier II，現需認證為Tier III時)的柴油機認證程序。
- (二) 詳細修正內容可參考本中心[MEPC83會議快報](#)。

三、[MEPC.399\(83\)](#)決議案：2025年選擇性催化還原法(Selective Catalytic Reduction, SCR)系統準則：

- (一) 為釐清本準則模糊之處，並確保監管的一致性，本次修訂涵蓋NOx測量裝置、定期抽查、參數檢查法與維護紀錄等要求，並敘明柴油機國際防止空氣污染(EIAPP)證書的「柴油機製造商」定義。
- (二) 本次修正內容，適用於以下船舶所安裝之SCR系統：
 1. 2025年11月1日以後安龍或處於類似建造階段之船舶；
 2. 2025年11月1日前安龍或處於類似建造階段之船舶，但SCR系統合約交付日期在2026年5月1日以後；或在無合約交付日期的情況下，SCR系統實際交付日期在2026年5月1日以後。

四、[MEPC.400\(83\)](#)決議案：修正2021年相對於基線之營運碳強度折減係數準則(CII折減係數準則，G3準則)([MEPC.338\(76\)](#)決議案)：

- (一) 背景：依據2021年碳強度指標(Carbon Intensity Indicator, CII)折減係數準則([MEPC.338\(76\)](#)決議案)訂定之CII折減係數(Z)，與2019年參考線相比，2023年折減係數為5%，而隨後每年再加嚴2%，直到2026年。有關CII實施背景，請參考中心現成船能源效率指數EEXI網頁，如[連結](#)。
- (二) 本次修正，進一步訂定2027~2030年的CII折減係數(Z)，每年以2.625%幅度持續加嚴船舶能效規定，如圖1所示。



(圖1：碳強度指標2027-2030年折減係數)

五、 [MEPC.401\(83\)](#)決議案：修正2024年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)之制定準則([MEPC.395\(82\)](#)決議案)：

(一) 背景：有關2024年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)之制定準則([MEPC.395\(82\)](#)決議案)，請參考中心[第138期技術通報](#)。

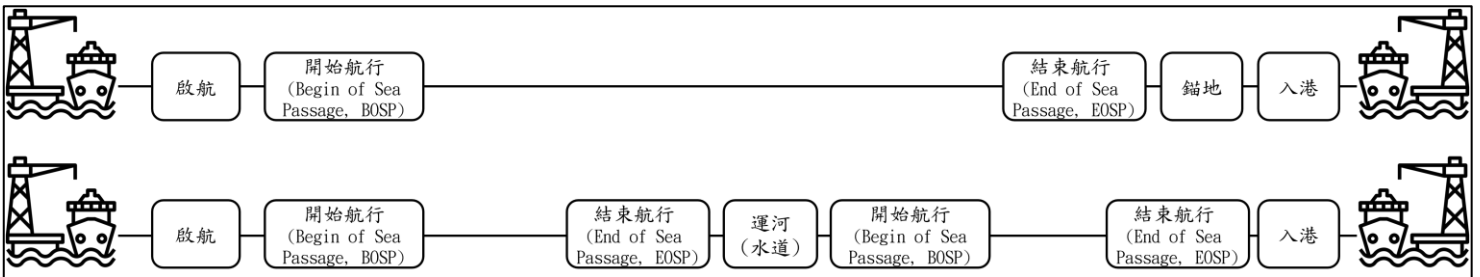
(二) 新增「航行中」與「非航行中」之定義如下及如圖2所示：

1. 航行中(under way)：係指「全速駛離(full ahead on passage)」到「結束航行(end of sea passage)」的期間。

補充：全速駛離亦稱為開始航行(begin of sea passage)。

2. 非航行中(not under way)：係指從「結束航行」到下一次「全速駛離」的期間。

補充：穿越運河期間，因為需要頻繁操縱、加速和減速，故亦視為非航行中。



(圖2：航行中/非航行中情況示意圖)

(三) 更新船舶能源效率管理計畫(SEEMP)第II部分的資料收集計畫樣本表格。將鍋爐(boiler)修正為燃油鍋爐(fired boiler)，並新增需記錄燃料總消耗量所採用的測量方法及其說明，包含測量數據和計算每年數值的程序、測量設備等。

六、 [MEPC.402\(83\)](#)決議案：船用柴油機之甲烷(CH₄)和/或氧化亞氮(N₂O)之試驗台和船上測量準則：

(一) 背景：

隨著對全球暖化效應的關注，除了燃燒燃料釋放的二氧化碳，甲烷(CH₄)和氧化亞氮(N₂O)的排放也越來越受到重視。因此，本準則依據2008年氮氧化物技術章程(NO_x Technical Code, NTC)，為船用柴油機CH₄ (包含甲烷逃逸，C_{slip})和N₂O排放值的試驗台和船上測量、報告程序、紀錄和驗證提供相關指導。

(二) 為確認排放值已依本準則測定，申請人應向主管機關提交CH₄和/或N₂O文件進行驗證。主管機關或認可組織(RO)完成驗證後，應簽發CH₄和/或N₂O排放值聲明。

(三) 補充：對於採用減少甲烷逃逸技術的柴油機，可使用本準則相關程序測量的甲烷逃逸排放值，來代替「海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(LCA準則)([MEPC.391\(81\)](#)決議案)」規定的C_{slip}預設值。

七、 [MEPC.403\(83\)](#)決議案：修正2022年能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證準則：

(一) 更新引用之國際船模試驗水槽會議(ITTC)建議程序版次為2024年版。

(二) 更新引用之ISO 15016標準版次為2025年版，並允許2026年5月1日前完成海試之船舶仍可使用ISO 15016標準2015年版，以利船舶有足夠時間準備。

(三) 補充：IMO已於[MEPC.1/Circ.855/Rev.3](#)通告發布包含本次修正案之綜合文本。

八、 [MEPC.404\(83\)](#)決議案：2025年船舶海洋塑膠垃圾行動計畫：

- (一) 背景：雖然船舶污染國際公約(MARPOL)附錄V已基本上禁止丟棄塑料到海中，但仍有意外或其他因素造成海洋塑料影響海洋環境，故MEPC 73會議採納「船舶海洋塑膠垃圾行動計畫([MEPC.310\(73\)](#)決議案)」(簡稱「行動計畫」)，並進行定期審查，評估這些行動的有效性。
- (二) 本行動計畫重點摘要如下：
1. 減少漁船以及國際航運產生的海洋塑膠垃圾；
 2. 提高港口收受設施和處理的有效性，以減少海洋塑膠垃圾；
 3. 加強公眾意識、教育和船員培訓；
 4. 加強國際合作。

九、 [MEPC.405\(83\)](#)決議案：修正2023年危害物質清單製定準則([MEPC.379\(80\)](#)決議案)：

- (一) 背景：因應管制船舶有害防污系統國際公約(AFS)將環丁烴(Cybutryne)列為禁用物質(2023年1月1日生效)，2023年危害物質清單(IHM)製定準則([MEPC.379\(80\)](#)決議案)納入環丁烴並提供其濃度測試方法。然而，IHM製定準則僅提供從船體取得環丁烴的乾漆樣本閾值(threshold value)為1000 mg/kg，卻未提供油漆容器中的濕漆樣本閾值。若IHM係依據供應商提供的材料聲明制定，則會需要濕漆樣本閾值。
- (二) 本次修正重點如下：
1. 新增環丁烴的濕漆樣本閾值為200 mg/kg。
 2. 補充：
 - (1) 該閾值係「2022年船舶防污系統之檢驗發證準則([MEPC.358\(78\)](#)決議案)」中所訂之數值。
 - (2) 若均質材料中的危害物質濃度超過本準則所定之閾值，則須列在IHM上。

貳 IMO相關通告

一、 [MEPC.1/Circ.917](#)：傳統加油船載運生質燃料和MARPOL附錄I貨物的混合物臨時指南：

- (一) 允許傳統加油船(即防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄I所定義從事燃油運輸和加注之油輪)能直接載運混和比例不超過30%之生質/合成燃料(補充：過去規定為混和比例超過25%者應由化學品船載運)。
- (二) 傳統加油船載運混和比例25%~30%之生質/合成燃料時：
1. 除非該船之油類排放監視系統(Oil Discharge Monitoring Equipment, ODME)經認可能用於生質燃料混合物，否則洗艙水及殘留物皆須排至岸上。
 2. 其所持有之國際防止油污(IOPP)證書毋須進行修改。

二、 [MEPC.1/Circ.918](#)：船舶生物附著之水下清洗指南：

- (一) 為減少水生物種轉移，協助船舶進行安全且環保的水下清洗作業，本指南提供船舶水下清洗相關指導，包含：
1. 水下清洗作業建議，包含執行前的準備、執行時應注意的事項、執行後的檢查、報告與紀錄保存。
 2. 水下清洗服務供應商認可程序。

3. 水下清洗系統認可程序及其性能標準。

三、 [MSC.1/Circ.1682](#)：海上人命安全國際公約第III章規則20.8.4及20.11及[MSC.402\(96\)](#)決議案之統一解釋：

- (一) 背景：海上人命安全國際公約(SOLAS)第III章規則20.11，訂定救生/救難艇的維護、徹底檢查、操作試驗、大修和修理要求，並由「救生艇、救難艇及其降落裝置與釋放機構維修、檢查及操作試驗要求」([MSC.402\(96\)](#)決議案)提供船舶實際執行之指引。然而，對於這些規定是否適用於充氣式救難艇(inflated rescue boats，SOLAS第III章規則20.8.4)，仍缺乏明確說明。
- (二) 因應上述背景，本統一解釋敘明SOLAS第III章規則20.11及[MSC.402\(96\)](#)決議案，應適用於充氣式救難艇。

四、 [MSC.1/Circ.1687](#)：使用氨作為替代燃料的船舶安全臨時準則：

- (一) 本臨時準則旨在為使用氨作為替代燃料之船舶提供國際標準，以確保其安全性與可靠性至少與傳統燃料船舶達到同等水平。目前，本臨時準則僅提供高階目標型指導，部分細節規定尚未詳盡。IMO將持續累積經驗及相關數據，並在未來制定強制性規範。
- (二) 本臨時準則適用對象，不包括適用於國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)之船舶。
- (三) 由於本臨時準則不具強制性，因此若船舶欲依據本準則規定使用氨作為替代燃料，需取得船旗國主管機關認可並同意作為符合國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)之等效措施。

五、 [MSC.1/Circ.1689](#)：機艙下部逃生通道之解釋(海上人命安全國際公約第II-2章規則13.4.1和13.4.2)：

- (一) 背景：港口國管制(PSC)對於SOLAS第II-2章規則13.4.1和13.4.2(客船和貨船機艙內逃生通道的要求)的「機艙下部」之解釋存在分歧。若PSC認為布置不符合規定，例如緊急逃生通道無法直接延伸至機艙空間最底層甲板(例如需藉由斜梯)，可能會要求船員在機艙內進行傷員救助演習，包含使用擔架緊急逃生。若不符合要求，最嚴重可能會導致留置。
- (二) 本通告重點內容如下：
 1. IMO後續將檢討SOLAS第II-2章規則13.4.1和13.4.2對於機艙內逃生通道的要求，以作為長期解決方案。
 2. 有關機艙下部逃生通道之布置，請PSC採用務實作法(pragmatic approach)進行評估，應原則接受船旗國認可的設計布置，並適時與船旗國主管機關協商。

六、 [MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3](#)：海事網路風險管理準則：

- (一) 背景：海事網路風險(maritime cyber risk)係指技術資產(如船舶系統)可能受到潛在情況或事件威脅的程度，其可能導致與航運相關的操作、安全或保全失效，進而導致資訊或系統損壞或遺失。
- (二) 本次修正重點內容如下：
 1. 針對各項網路風險管理的功能元素(治理(Govern)、識別(Identify)、防護

(Protect)、偵測(Detect)、回應(Respond)、復原(Recover))，列出網路安全控制具體應具備的功能和技術。

補充：「治理」為本次新增之元素，係指建立和監控風險管理的策略、期望和政策。定義網路風險管理的人員角色和責任。確保營運持續性，例如備份管理、災難復原及危機管理。

2. 新增網路韌性要求：應考慮實施網路韌性設備和系統。作為技術措施的一部分，設備和系統應依據國際標準進行設計和測試，以確保船上的網路韌性。
3. 新增人員培訓要求：要求所有員工進行年度基本網路安全培訓，培訓內容應包括網路衛生(cyber hygiene)、識別和偵測正在進行的網路事件、回應網路事件以及如何從網路事件中復原。
4. 於實施網路風險管理之參考標準新增以下文件：
 - (1) IACS UR E26-國際船級協會聯合會(IACS)要求E26-船舶的網路韌性。
 - (2) IACS UR E27-國際船級協會聯合會(IACS)要求E27-船舶系統和設備的網路韌性。

參 中華民國重要通告

- 一、訂定「[加強防制國籍船舶透過國際海運走私毒品之通告](#)」，自**2025年6月30日**生效：
 - (一) 請各船舶管理公司及所屬船舶儘速依本通告，訂定加強管理作法，並研議於內部規範、國際安全管理(ISM)或國際船舶和港口設施保全(ISPS)程序書或公司通告等納入相關要求。應涵蓋之重點措施如下：
 1. 船員之教育訓練與提升防制意識：將[MSC.228\(82\)](#)決議案「經修訂之防止與打擊國際海運走私毒品、精神藥物及先驅化學品準則」作為教材，定期納入船上教育訓練及船員登船前的訓練課程，包含可疑物品或包裹之識別與處置、藏匿在船上毒品的跡象、偵緝被藏匿毒品的的方法、毒品販毒形式等。
 2. 船舶額外監控措施及船岸間合作機制，依[MSC.228\(82\)](#)決議案為基準進行處置，並明確指定通報聯繫人與聯絡資訊。營運於東南亞等航線(包含泰國、柬埔寨等地)時，另應依通告附件1訂定相應措施。
- 二、訂定「[載運危險品船舶緊急應變程序\(EmS\)及醫療急救指南修訂版\(MFAG\)通告](#)」，自**2025年7月24日**生效：
 - (一) 載運危險品之國輪，應具備緊急應變程序(EmS)以及危險貨物事故醫療急救指南修訂版(MFAG)。
 - (二) 除各航商及船員須參考EmS內容以及MFAG外，認可機構與航港局船舶檢查人員請注意船上人員針對相關緊急應變程序是否熟悉。
- 三、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.385(81)「[防止船舶污染國際公約\(MARPOL\)](#)」修正案及修正「國際防止空氣污染證書」、「中華民國防止空氣污染證書」及「符合確認書－船舶能源效率管理計畫第II部分」，自**2025年8月1日**生效。

肆 巴拿馬重要通告

一、 **MMC-217** : "Ship to Ship (STS) Transfer Operations and Flag Notification" :

- (一) 為預防非法之船對船(Ship to Ship, STS)駁油行為，150GT以上之巴拿馬籍油輪須更新其STS作業計畫，納入向巴拿馬通報STS作業時間及地點(特別是當STS作業在大洋中進行時)之要求，並取得認可組織(RO)批准。因此，適用之船舶須於2025年8月6日後國際防止油污染證書(IOPP)的第一次年度、中期或換證檢驗前(以先到者為準)，由授權之RO批准更新後的STS作業計畫。
- (二) 在大洋中的STS作業通報(2025年8月6日起)：
 1. 所有作為卸貨船或/和接收船的巴拿馬籍油輪，無論其位於何處(包括其他國家的管轄水域內)，須透過E-Segumar平台通報其STS作業。
 2. 若為兩艘巴拿馬籍油輪之間進行STS作業，兩艘船皆須透過E-Segumar平台通報其STS作業。
 3. 所有巴拿馬籍油輪在通報STS作業時，須在船上保留有效且最新的連續概要紀錄(Continuous Synopsis Record, CSR)和符合性測試報告(Conformance Test Report, CTR)，違者將無法取得STS作業之授權。
 4. 須至少在計劃的STS作業前48小時通報。巴拿馬將透過E-Segumar平台簽發收訖確認函(acknowledgement of receipt)，該確認函應以電子形式在船上保存至少3年。
 5. 如油輪預計抵達STS作業地點的時間需變更超過6小時，或取消STS作業，船長、船東或指定岸上人員(Designated Person Ashore, DPA)須立即通知主管機關(stspma@amp.gob.pa)。
 6. 須通報內容如下：
 - (1) 油輪的船名、船旗國、呼號、IMO編號、預計抵達時間。
 - (2) STS作業預計開始的日期、時間與地理位置。
 - (3) 作業方式：錨泊或航行中。
 - (4) 油品種類與數量。
 - (5) 作業預計時長。
 - (6) 每艘油輪的DPA聯絡資訊：電子郵件、電話。
 - (7) 證明船上持有符合防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄I規則41之STS作業計畫。
- (三) 150GT以上巴拿馬籍油輪禁止與巴拿馬認定之國際制裁名單的受制裁船舶進行STS作業。
- (四) 150GT以上巴拿馬籍油輪如不遵守上述規定，可能會受到制裁，如取消登記。

二、 **MMC-404** : "Measures Adopted to Enhance the Performance of the Panamanian Merchant Fleet - Pre-Arrival Checklist for Ports under the Port State Control (PSC) Supervision of the United States Coast Guard (USCG), Paris Mou, Australian Maritime Safety Authority (AMSA) and People's Republic of China Maritime Safety Administration (MSA)" :

- (一) 預計抵達美國海岸防衛隊(USCG)、巴黎備忘錄(Paris MoU)、澳洲海事局(AMSA)

和大陸海事局(MSA)所管轄港口之巴拿馬籍船舶，請務必在120小時前將 [Pre-arrival Checklist](#) 發送至：prearrival@amp.gob.pa。若航程未滿96小時，則須在抵港前至少24小時發送 [Pre-arrival Checklist](#)。

- (二) 所有巴拿馬籍船舶皆須使用 [Pre-arrival Checklist](#)，並須由船長和/或公司指定岸上人員(Designated Persons Ashore, DPA)簽署，若有違反將面臨處罰。
- (三) 考量客船停靠港口的頻率較高，故客船毋須符合本通告要求。
- (四) 如果發生異常情況，例如設備故障或其他船上無法立即解決之情況，船東、營運人、DPA或船長須立即與認可組織(RO)和巴拿馬協調矯正措施計畫、時間表和風險評估。同時，也須立即通報港口國有關當局(SOLAS第I章規則11-檢驗後狀態維護)。

三、 [MMN-11/2024](#) : "Panama Flag Precheck Process" :

- (一) 為提高營運績效並降低留置風險，巴拿馬將不再接受船齡超過15年的油輪或散裝船登記為巴拿馬籍船舶。
- (二) 對於已經在巴拿馬登記並且僅需更改船名或營運人的船舶，無需再進行預檢(Precheck)。
- (三) 有關申請預檢應提交的資料，本次敘明：
 - 1. 新造船不需提交船舶先前登記資料、目前船舶所有人、目前營運人。
 - 2. 新增應提交船東登記號碼及公司識別號碼。

伍 巴西針對進入其水域船舶新增防止生物附著之規定

- 一、 巴西海事局修訂「海事局關於防止船舶和平台環境污染規定([NORMAM-401/DPC](#))」，新增第4章有關船舶生物附著(Biofouling)管理之規定，內容涵蓋水下清洗要求及違規處罰，重點如下：
 - (一) 2025年6月17日起，所有進入巴西水域且船長超過24公尺之船舶，船上需存放生物附著管理計劃(Biofouling Management Plan, BFMP)和生物附著紀錄簿(Biofouling Management Record book, BFRB)，記錄符合BFMP要求和程序之情況，包括檢查、乾塢作業和水下清洗等內容。BFMP和BFRB須隨時可供當地相關機關核查。
 - (二) 2026年2月1日起，巴西將對違反規定之船舶執行處罰。
 - (三) 建議進入巴西水域之船舶更新其船上程序，並參考「管控船舶生物附著以減少侵入性水生物種轉移準則([MEPC.378\(80\)](#))」和「船舶生物附著之水下清洗指南([MEPC.1/Circ.918](#))」的建議。

陸 東京備忘錄與巴黎備忘錄之年度重點檢查活動

- 一、 東京備忘錄(Tokyo MOU)與巴黎備忘錄(Paris MOU)2025年度重點檢查活動(CIC)主題為「壓艙水管理(Ballast Water Management, BWM)」：
 - (一) 自9月1日至11月30日為期3個月的時間。
 - (二) 新聞稿及檢查清單內容，請參考 [連結](#)。

柒 CR服務資訊

- 一、 **CR技術研討會**將於8月19日於台大醫院國際會議中心舉行，重點內容如下：
 - (一) 針對Tokyo MOU及Paris MOU今年度重點檢查活動(CIC)提供應對重點，以協助航商所屬船舶順利通過CIC檢查。
 - (二) 詳細說明IMO法規最新動態，以利航運界掌握趨勢。
- 二、 **CR發布「船上碳捕捉與儲存(OCCS)準則」**：
 - (一) 為響應IMO溫室氣體減排目標，並配合國際間船上碳捕捉與儲存(OCCS)技術的發展趨勢，CR發布「船上碳捕捉與儲存(OCCS)準則」，提供OCCS系統在設計、建造及檢驗方面的依據，以確保其安全運作。
- 三、 **CR發布「鋼船規範2026、高速船規範2026及海巡艦艇規範2026(中、英文)」**：
 - (一) CR發布最新版鋼船、高速船及海巡艦艇規範(中、英文)，預計2026年1月1日生效。本次規範修訂主要內容包含：全面更新鋼船規範第XIII篇航海安全系統、增修漁船註解相關規定以及緊急發電機引擎的監控與警報要求等。同時也增修高速船與海巡艦艇規範之高速船設計與操作條件，歡迎業界先進多加參閱使用。
- 四、 **因應航運界需求，CR提供溫室氣體查證服務**：
 - (一) 因應航運界對溫室氣體查證服務日益增加的需求，CR已通過財團法人全國認證基金會(TAF)認證成為溫室氣體查證機構，正式提供相關查證服務，如[連結](#)。
- 五、 **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。



- 六、 **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/>)
 - (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。

