



**CR 2025 年度第六期技術通報來囉！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

- 新版登離船設施準則出爐！船東需確保船上設施符合相關規定！
- 航港局發布中華民國通告：涵蓋石棉、國際安全管理(ISM)章程實施、儲備功率使用及貨櫃遺失及船舶發現海上漂流貨櫃通報要求，請國輪務必遵守！
- 巴拿馬發布抵達巴拿馬水域船舶的強制性通知、複檢申請和特殊許可程序要求
- 漁船安全國際公約「開普敦協定」再獲2國簽署！距生效門檻僅差約600艘漁船！
- 2026年東京備忘錄重點檢查活動(CIC)主題預告：「貨物繫固」
- 歐盟修訂歐洲化學品規範(REACH)，限制滅火泡沫使用全氟/多氟烷基物質(PFAS)

### 壹、IMO第34次大會重點

- 新一屆(2026-2027兩年期)IMO理事會名單揭曉！
- 採納2025年港口國管制程序、2025年統一檢驗與發證系統的檢驗準則等多項決議案

### 貳、IMO相關通告

- 新版登離船設施準則出爐！船東需確保船上設施符合相關規定！
- 2026年起，船上須備妥最新版「國際航空暨海事搜索與救助(IAMSAR)手冊」第III卷
- 因應2028年「非液貨船」應急拖帶裝置新規，IMO發布臨時準則並修訂相關指南及準則
- 本次通告：  
MSC.1/Circ.1175/Rev.2、MSC.1/Circ.1255/Rev.1、MSC.1/Circ.1331/Rev.1、  
MSC.1/Circ.1686、MSC.1/Circ.1691、MSC.1/Circ.1692、MSC.1/Circ.1693

### 參、中華民國重要通告

- 航港局發布中華民國通告：涵蓋石棉、國際安全管理(ISM)章程實施、儲備功率使用及貨櫃遺失及船舶發現海上漂流貨櫃通報要求，請國輪務必遵守！
- 交通部公告採用多件IMO採納之國際公約/章程修正案，並修正相關證書及其設備紀錄

### 肆、巴拿馬重要通告

- 巴拿馬更新連續概要紀錄(CSR)要求，包含申請條件、申請方式、CSR內容等
- 巴拿馬發布抵達巴拿馬水域船舶的強制性通知、複檢申請和特殊許可程序要求
- 本次通告：MMC-183、MMC-281、MMN-10/2025

### 伍、2012年開普敦協定近況

- 漁船安全國際公約「開普敦協定」再獲2國簽署！距生效門檻僅差約600艘漁船！

## 陸、 東京備忘錄第36屆會議資訊

- 2026年及2027年重點檢查活動(CIC)主題預計為「貨物繫固」和「進入密閉空間」
- 2026年1月1日起，東京備忘錄將公布每季各公司表現狀況

## 柒、 歐盟(EU)全氟/多氟烷基物質(PFAS)規定

- 歐盟修訂歐洲化學品規範(REACH)，限制滅火泡沫使用全氟/多氟烷基物質(PFAS)

## 捌、 CR服務資訊

- CR EU ETS計算工具：協助航商掌握歐盟排放交易體系之海運碳排合規費用！
- CR發布最新修訂版「船舶網路安全準則2025」，歡迎業界參考使用！
- 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 IMO第34次大會重點

---

### 一、 國際海事組織(IMO)大會(Assembly)第34次會議於2025年11月24日至12月3日於英國倫敦舉行，本次會議重點摘要如下：

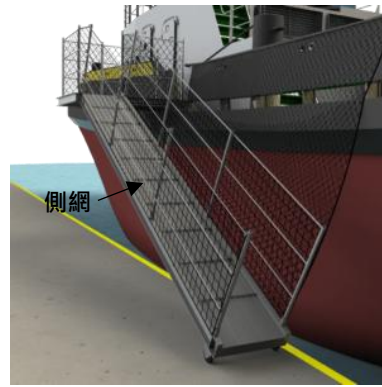
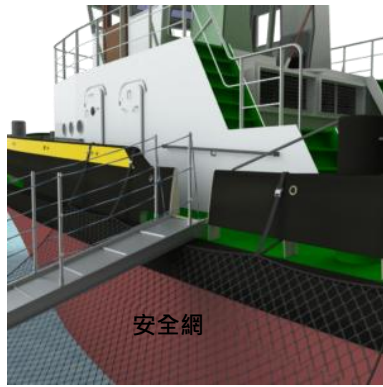
- (一) 選出新一屆(2026-2027兩年期)的IMO理事會成員，當選名單請見[連結](#)。
- (二) 採納「2025年港口國管制程序」、「2025年統一檢驗與發證系統之檢驗(HSSC)準則」、「2025年IMO履約章程文件要求義務之未詳盡清單」、「2025年警報與指示器章程」等決議案。

## 貳 IMO相關通告

---

### 一、 [MSC.1/Circ.1331/Rev.1](#)：經修訂之登離船設施之建造、安裝、維護和檢查準則：

- (一) 背景：依據海上人命安全國際公約(SOLAS)第II-1章規則3-9(登離船設施)，2010年1月1日以後建造(安龍或處於類似建造階段)之船舶，須配備在港口進行相關作業使用的登離船設施，該設施須基於IMO制定之準則(即本準則)進行建造、安裝、維護和檢查。
- (二) 本次修正重點如下：
  1. 安全網(safety net)：
    - (1) 安全網，係指架設在船舷與登離船設施之間，用於防止人員從登離船設施落水或落至碼頭的網。
    - (2) 若舷梯(accommodation ladder)頂端欄杆扶手為剛性結構，且在該欄杆與舷梯底座或步橋(gangway)之間已安裝側網(side net)，則可不需安裝安全網。
    - (3) 安全網及/或側網應妥善存放於通風良好的地方，避免陽光直射及化學污染，且應定期檢查、維護，並在必要時進行更換。



(圖1：安全網(左圖)，側網(右圖))(資料來源：[InCord](#))

2. 船員在安裝舷梯、步橋和安全網時，應穿上救生衣和安全帶。
3. 檢查及操作試驗：
  - (1) 舷梯及步橋年檢項目，新增：安全鎖、側網及其固定點。
  - (2) 有關每5年的絞機試驗，原要求應使用「舷梯最大操作負荷」，修正後改為應透過「升降空載舷梯」來進行試驗。
  - (3) 負荷試驗時，舷梯及步橋應處於水平位置，舷梯應由鋼絲繩懸掛，並由絞機支撐。
4. 舷梯、步橋及舷梯絞機適用之國際標準組織(ISO)標準，整理如表1及表2：

(表1：舷梯及步橋適用之ISO標準)

舷梯(accommodation ladder)及步橋(gangway)					
船舶建造日		2010.01.01 前(在合理可行的範圍內)		2010.01.01 以後	
設備安裝日		2026.07.01 前		2026.07.01 以後	
ISO 標準		2026.07.01 前		2026.07.01 以後	
舷梯	ISO 5488:1979		V(擇一符合)	V	
	ISO 5488:2015				V
步橋	ISO 7061:1993		V(擇一符合)	V	
	ISO 7061:2015				V(擇一符合)
	ISO 7061:2024				

(表2：舷梯絞機試驗適用之ISO標準)

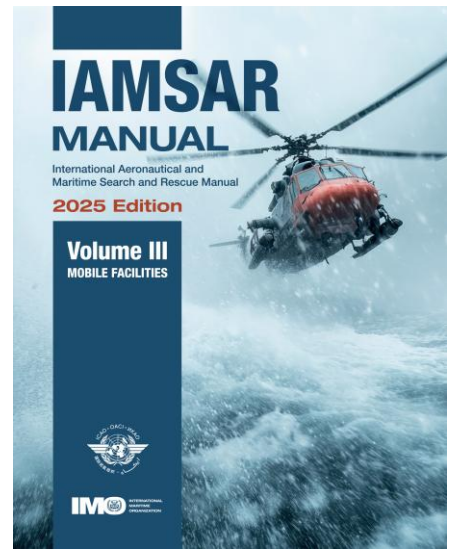
舷梯絞機試驗					
船舶建造日		2010.01.01 前(在合理可行的範圍內)		2010.01.01 以後	
設備安裝日		2026.07.01 前		2026.07.01 以後	
ISO 標準		2026.07.01 前		2026.07.01 以後	
ISO 7364:1983			V(擇一符合)	V	
ISO 7364:2016					V

5. 除非另有規定，「設備安裝日2026.07.01以後」係指：
  - (1) 2026年7月1日以後簽訂建造合約之船舶、或無合約但於2026年7月1日以後安龍或處於類似建造階段之船舶，任何日期安裝之設備；或
  - (2) 對於上述規定以外的其他船舶，則指設備合約交付日期為2026年7月1日以後者；或無合約交付日期，則指設備實際交付日期為2026年7月1日以後者。

二、 [MSC.1/Circ.1686](#)：國際航空暨海事搜索與救助(IAMSAR)手冊修正案，預計2026年1月1日生效(建議性)：

(一) 背景：

1. 依據SOLAS第V章規則21.2，船上須備有最新版「國際航空暨海事搜索與救助(IAMSAR)手冊」第III卷(Volume III)。(如圖2所示)
2. 「IAMSAR手冊」為國際航空和海上搜救行動的指南，旨在為船舶和搜救人員提供標準化的程序。該手冊共分3卷：
  - (1) 第I卷及第II卷：主要說明搜救系統及搜救計畫建立的基本架構。
  - (2) 第III卷：整理救援及發出求救信號的方式等，供搜救機構及需搜救協助的人員或單位在實務上使用。



(圖 2：2025 年版「國際航空暨海事搜索與救助(IAMSAR)手冊」第 III 卷)

- (二) 因應上述背景，2026年1月1日起，船上須備有最新版IAMSAR第III卷，以確保符合規定。

三、 因應「非液貨船」應急拖帶裝置新規，IMO發布「非液貨船應急拖帶裝置臨時準則([MSC.1/Circ.1691](#))」並修訂「船上拖帶及繫泊設備指南([MSC.1/Circ.1175/Rev.2](#))」及「船東/營運人應急拖帶程序準備準則([MSC.1/Circ.1255/Rev.1](#))」：

- (一) 背景：為因應大型非液貨船故障或擱淺所帶來的風險，[MSC.549\(108\)](#)決議案修正SOLAS第II-1章規則3-4(應急拖帶裝置及程序)，要求2028年1月1日以後建造總噸位(GT)20,000以上之「非液貨船」安裝應急拖帶裝置，並由主管機關基於IMO制定之準則進行認可。

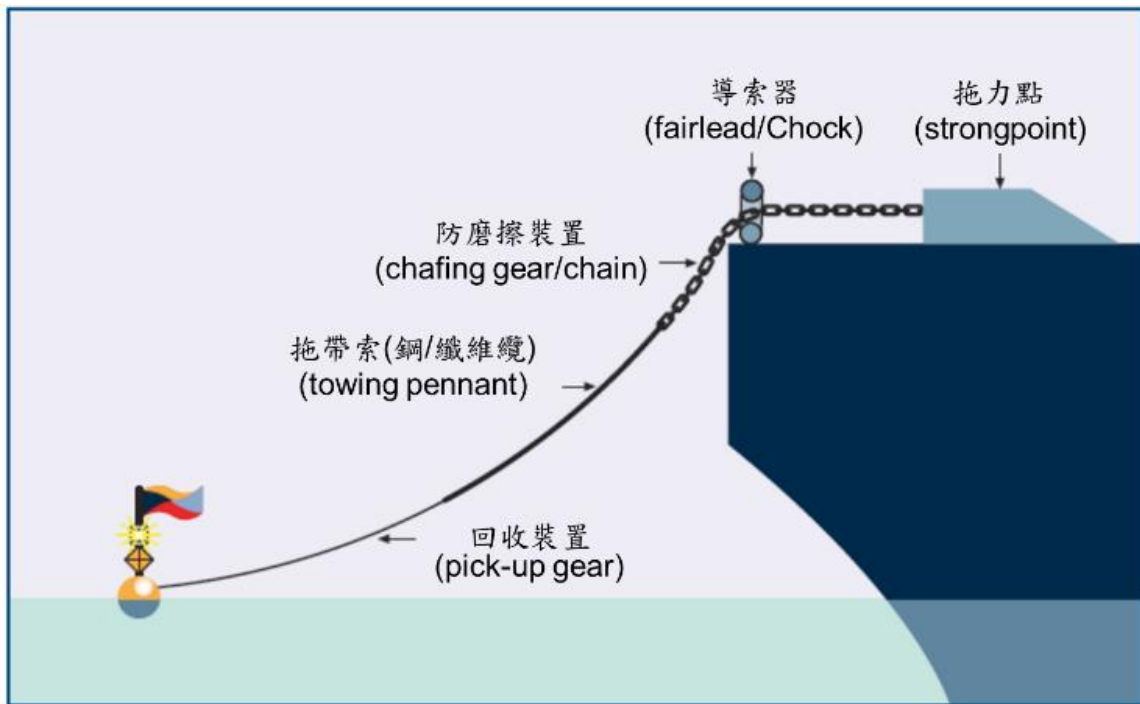
(註：原規定僅針對載重噸(DWT)20,000以上之液貨船訂定相關規定)

- (二) [MSC.1/Circ.1691](#)：非液貨船應急拖帶裝置臨時準則：

1. 本臨時準則提供非液貨船應急拖帶裝置標準，其與現行「液貨船應急拖帶裝置準則([MSC.35\(63\)](#)決議案)」的主要差異如下：
  - (1) 需配備之拖帶主要構件整理如表3。本臨時準則將回收裝置(pick-up gear)、拖帶索(towing pennant)和防摩擦裝置(chafing gear)列為選配設備。為提高設計靈活性，另可使用繫纜樁(bollard)或繫纜柱(bitt)作為拖力點。

(表3：拖帶裝置主要構件配置要求)

拖帶主要構件	液貨船應急拖帶裝置準則( <a href="#">MSC.35(63)</a> 決議案)		非液貨船應急拖帶裝置臨時準則( <a href="#">MSC.1/Circ.1691</a> )
	船艏	船艙	
回收裝置(pick-up gear)	選配	需要	選配
拖帶索(towing pennant)	選配	需要	選配
防摩擦裝置(chafing gear)	需要	依設計而定	選配
封閉式導索器(closed fairlead)	需要	需要	依設計而定
拖力點(strongpoint)	需要	需要	需要
台式滾輪(roller pedestal)	需要	依設計而定	依設計而定



(圖3：拖帶裝置主要構件示意圖)(資料來源：[RCAC](#))

- (2) 拖帶工作強度：與液貨船依載重噸決定不同，非液貨船係依船舶屬具數 (Equipment Number, EN)決定拖帶工作強度，如表4所示。

(表4：屬具數與所需拖帶負荷)

屬具數 (Equipment Number, EN)	所需拖帶負荷(kN) (拖帶工作強度應可承受所需拖帶負荷)
EN < 3,000	1,000
3,000 ≤ EN < 10,000	2,000
EN ≥ 10,000	0.2* EN 或由主管機關決定之更大值

- (3) 本臨時準則提供拖帶主要構件(如拖力點、導索器、拖帶索等)基本要求。其中，原型測試(prototype test)須經主管機關檢查滿意。同時，為確保拖帶裝置可用性，本臨時準則亦提供布署、存放、檢查等指引。

補充：若製造商以型式認可方式證明相關拖纜組件及活動零件(towline components and loose gear)符合相關規定，則型式認可之測試應以該部件安全工作負荷(SWL)的2倍來進行。

- (4) 補充：EN計算方式可參考[MSC.1/Circ.1175/Rev.2](#)通告。

(三) [MSC.1/Circ.1175/Rev.2](#)：經修訂之船上拖帶及繫泊設備指南：

1. 本次修正重點內容如下：

- (1) 計算EN所使用的船舶側投影面積，應包括甲板貨物。甲板貨物資訊獲取來源，由原本的「裝載手冊」修正為更明確的「額定載貨條件(nominal capacity condition)」(補充：可於裝載手冊、穩度計算書查得)，並新增其定義：
- i、額定載貨條件，係指船舶布置中，理論上能裝載最多甲板貨物的情況。
  - ii、對於貨櫃船的額定載貨條件，係指船舶布置中，理論上能裝載最多貨櫃的情況。
- (2) 統一將「強度」一詞修正為「船舶設計最小斷裂力(Ship Design Minimum

Breaking Load, MBLSD)」。

- (3) 原本要求繫纜MBLSD建議值須依本指南公式計算，修正後亦可依據國際船級協會聯合會(IACS) Recommendation No.10使用直接繫泊分析來決定。
- (4) 敘明拖纜及繫纜對應不同船舶EN大小之強度要求：
  - i、修正表1名稱為「拖纜和 $EN \leq 2000$ 船舶的繫纜」。以此敘明表1的拖纜MBLSD適用所有EN的船舶，但表1的繫纜MBLSD僅適用 $EN \leq 2,000$ 船舶。
  - ii、對於 $EN > 2,000$ 之船舶，其繫纜強度及數量係依據船舶側投影面積 $A_1$ 決定，本次修正 $A_1$ 計算條件如下：
    - (1) 將「最輕壓載吃水(lightest ballast draft)」與「一般輕載吃水(usual light draft)」二詞，統一修正為「壓載吃水」。
    - (2) 對於吃水變化較小的船型(如客船和駛上駛下船)，可使用夏季載重水線計算 $A_1$ 。
    - (3) 對於甲板有貨物之情況，可考慮使用夏季載重水線計算 $A_1$ 。
- (5) 修正附件B的EN計算公式，以反映船舶因安裝硫氧化物(SOx)洗滌器等設備導致煙囪尺寸增大所帶來的影響。

2. 本指南各版本適用範圍，整理如表5。

(表5：船上拖帶及繫泊設備指南各版本適用範圍)

船上拖帶及繫泊設備指南各版本	船舶建造日	適用船型
<a href="#">MSC.1/Circ.1175</a>	2007年1月1日*以後且 2024年1月1日前	DWT 20,000 以上液貨船
<a href="#">MSC.1/Circ.1175/Rev.1</a>	2024年1月1日以後** 且2028年1月1日*前	DWT 20,000 以上液貨船
<a href="#">MSC.1/Circ.1175/Rev.2</a>	2028年1月1日*以後	DWT 20,000 以上液貨船 及 GT 20,000 以上非液貨船

\*係指安龍或處於類似建造階段。  
\*\*係指建造合約為2024年1月1日以後；若無建造合約，則指2024年7月1日以後安龍或處於類似建造階段；或2028年1月1日以後交船。

(四) [MSC.1/Circ.1255/Rev.1](#)：經修訂之船東/營運人應急拖帶程序準備準則：

1. 為確保船舶EN的可追溯性和紀錄，本次修正重點如下：
  - (1) 應急拖帶手冊的船舶特定資訊應包含EN。
  - (2) 應依IACS UR A1.2計算EN，並考量到額定載貨條件時的甲板貨物。(補充：IACS UR A1.2與[MSC.1/Circ.1175/Rev.2](#)附件B的EN計算公式是一致的)

四、[MSC.1/Circ.1692](#)：海上人命安全國際公約第II-1章規則12.6.2之統一解釋：

- (一) 背景：依據SOLAS第II-1章規則12.6.2，2024年以後新建之客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板下方的防碰艙壁可允許一根管路穿過，用於處理艙尖艙內的液體。且該管路須安裝一個遠端控制閥(remotely controlled valve)。該閥：
  1. 須能從客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板以上的位置操作。
  2. 通常須為關閉狀態。
  3. 在閥門操作期間，若遠端控制系統發生故障，該閥門應能自動關閉，或可由位於客船艙壁甲板/貨船乾舷甲板以上位置手動關閉。
  4. 可設置於防碰艙壁的前側或後側；若設置於後側，該空間不得為貨艙。

- (二) 考量前述「遠端控制閥」一詞可能被誤解為僅指電動閥，故本統一解釋敘明：
1. 客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板下方防碰艙壁管路上的閥，可為帶有故障關閉裝置的甲板立式手動型或機械動力型。
  2. 就故障關閉裝置而言，該閥應為故障自動關閉型，或應具有從客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板以上位置啟動的附加手動關閉功能。

五、 [MSC.1/Circ.1693](#)：國際救生設備章程第6.1.1.3及6.1.2.2段之統一解釋：

- (一) 背景：
1. 依據國際救生設備章程(LSA Code)第6.1.1.3段，救生艇筏或救難艇的下水設備，僅能使用重力或獨立於船舶電源的儲存機械動力。然而，專用救難艇在下水時，通常無法使用儲存機械動力將其從存放位置吊起，這也成為港口國管制(PSC)經常開立的缺失項目。
  2. 依據LSA Code第6.1.2.2段，救生艇筏或救難艇的下水操作，須可於船舶甲板上的某個位置執行。此外，除了自由降落救生艇的輔助下水設備外，還可從救生艇筏或救難艇內進行操作。
  3. 現行LSA Code要求，專用救難艇整備狀態但未載人員之重量不超過700kg，且符合相關條件時，下水操作可無需使用儲存機械動力。
- (二) 為澄清LSA Code第6.1.1.3及6.1.2.2段有關下水設備和機構之要求，本統一解釋重點如下：
1. 有關LSA Code第6.1.1.3段：
    - (1) 對於貨船，將專用救難艇從其存放位置吊起之動作，應視為下水準備工作，而非下水過程。
    - (2) 因此，在登艇前可允許以手動方式(非重力或儲存機械動力)將其吊起，以便後續進行下水操作。
  2. 有關LSA Code第6.1.2.2段：
    - (1) 對於未配備儲存機械動力之貨船，將救難艇由存放位置手動吊放至下水位置之情況，毋須在救難艇內操作。
    - (2) 可接受專用救難艇在人員登艇前，先以人工手動吊放至下水位置(非以儲存機械動力)，並在後續以儲存機械動力釋放。

## 參 中華民國重要通告

---

- 一、 訂定「[船上發現石棉之後續因應作為指南通告](#)」，自2025年10月21日生效
- (一) 船上發現石棉時，請依本通告所訂程序並參考IMO發布之[MSC.1/Circ.1374/Rev.1](#)通告辦理：
1. 船上發現石棉時即應申請豁免證書，請於發現日起3年內指定專業石棉清除公司清除，並應通報船籍港航務中心及CR。
  2. 對於在2002年7月1日至2011年1月1日間安裝的含石棉墊片，若狀況良好，則可無須拆除。
  3. 符合前述條件之含石棉墊片，允許船舶依IMO發布之「船上含石棉材料之維護及監控準則」([MSC.1/Circ.1045](#)通告)，於船舶安全管理系統(SMS)建立船

上石棉材料維護及監控程序，包含增加石棉管制指定人員職責要求等。此外，當對含石棉墊片相關系統進行計畫性維護或移除時，應一併移除含石棉墊片。

二、訂定「[主管機關實施國際安全管理\(ISM\)章程之通告](#)」，自2025年10月21日生效

- (一) 航港局及認可組織(RO)在執行ISM章程相關驗證時，原則上應依循IMO採納之「2023年主管機關實施ISM章程之準則」([A.1188\(33\)](#))決議案及其後續修正案。
- (二) 為查核船舶安全管理系統(SMS)有效性，航港局得在以下情況要求船舶執行額外驗證(additional verification)：
  1. [船舶安全營運與防止污染管理規則第28條](#)所述之情況。
  2. 船舶被外國港口國管制留置時。
  3. 船舶停航導致SMS中斷超過3個月後，欲再度復航時(如[MSC-MEPC.7/Circ.9](#))。
  4. 驗證矯正措施已被有效落實時。

三、訂定「[有關安裝可越控之軸功率限制系統或可越控之主機功率限制系統使用儲備功率之通告](#)」，自2025年10月28日生效

- (一) 國輪使用可越控之軸/主機功率限制系統時，應符合下列規定：
  1. 應符合「2021年為符合現成船能源效率指數(EEXI)而採用的軸/主機功率限制系統和儲備功率使用準則」及其後續修正案([MEPC.335\(76\)](#)、[MEPC.375\(80\)](#)及[MEPC.390\(81\)](#))相關規定。
  2. 船舶啟用儲備功率時，請航商依通告附件格式，立即通報我國認可機構([cr.tp@crclass.org](mailto:cr.tp@crclass.org))；認可機構應依下方情境辦理：
    - (1) 發生緊急事故：認可機構立即透過通訊群組及電子郵件([ship@motcmpb.gov.tw](mailto:ship@motcmpb.gov.tw))向航港局通報；若涉及船舶不適航或有安全管理之重大缺失時，併請依「交通部航港局認可機構監督要點」第12點規定及「認可機構通報作業通告」辦理。
    - (2) 未發生緊急事故：相關資訊則由認可機構納入每月向航港局通報之現行月報。

四、訂定「[國輪貨櫃遺失及船舶發現海上漂流貨櫃通報指引之通告](#)」，自2025年11月14日生效

- (一) 自2026年1月1日起，船舶貨櫃遺失或發現海上漂流貨櫃時，船長須即時通報，以因應[MSC.550\(108\)](#)以及[MEPC.384\(81\)](#)決議案修正之「海上人命安全國際公約(SOLAS)」及「防止船舶污染國際公約(MARPOL)」。
- (二) 本通告說明船舶管理及通報要求，並提供我國船旗國、沿岸國之通報窗口以及文件格式：
  1. 船舶管理及通報要求：
    - (1) 2026年1月1日起，國輪需於ISM相關文件及內部規範中，納入貨櫃遺失通報程序，並落實船員教育訓練，使其熟悉通報內容與流程。
    - (2) 船長發現船上貨櫃遺失時，須立即通報船旗國、附近船舶及最近沿岸國。
    - (3) 若發現貨櫃漂流於海面，須通報附近船舶及最近沿岸國。
  2. 我國通報窗口：
    - (1) 國輪於國際海域或外國港口時，通報窗口為船籍港航務中心。

- (2) 船舶(包含外籍船)於我國港區或海域時，船長及所有人須即時通報航政機關、港口管理機關、事業機構及縣市主管機關。通報窗口：海洋污染專案辦公室(07-3380196)。

五、交通部公告採用國際海事組織(IMO)採納之決議案(如表6)，預計2026年1月1日生效：

(表6：交通部近期公告採用國際海事組織(IMO)採納之決議案列表)

公告文號	IMO決議案號	內容
<a href="#">交航(一)字第11498003561號</a>	<a href="#">MSC.523(106)</a>	採用國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程(IGC Code)修正案
<a href="#">交航(一)字第11498003481號</a>	<a href="#">MSC.524(106)</a>	採用國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)修正案
<a href="#">交航(一)字第11498003491號</a>	<a href="#">MSC.537(107)</a>	採用2000年高速船安全國際章程(HSC Code, 2000)修正案，並修正「高速船安全證書及其設備紀錄」
<a href="#">交航(一)字第11498003501號</a>	<a href="#">MSC.543(107)</a>	採用2008年特種用途船舶安全章程(SPS Code, 2008)修正案，並修正「特種用途船舶安全證書及其設備紀錄」
<a href="#">交航(一)字第11498003551號</a>	<a href="#">MSC.538(107)</a>	採用國際船舶極區水域營運章程(Polar Code)修正案
<a href="#">交航(一)字第11498003251號</a>	<a href="#">MSC.551(108)</a>	採用國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程(IGF Code)修正案
<a href="#">交航(一)字第11498003311號</a>	<a href="#">MSC.555(108)</a>	採用國際消防安全系統章程(FSS Code)修正案
<a href="#">交航(一)字第11498003281號</a>	<a href="#">MSC.556(108)</a>	採用國際海運危險品章程(IMDG Code)修正案
<a href="#">交航(一)字第11498003221號</a>	<a href="#">MSC.23(59)</a> 及 <a href="#">MSC.552(108)</a>	- 採用國際安全載運散裝穀物章程(Grain Code) - 採用Grain Code修正案
<a href="#">交航(一)字第11498003301號</a>	<a href="#">MSC.550(108)</a> 及 <a href="#">MEPC.384(81)</a>	- 採用海上人命安全國際公約(SOLAS)修正案 - 採用防止船舶污染國際公約(MARPOL)修正案
<a href="#">交航(一)字第11498003701號</a>	<a href="#">MSC.520(106)</a> 、 <a href="#">MSC.532(107)</a> 及 <a href="#">MSC.534(107)</a>	採用海上人命安全國際公約(SOLAS)修正案，並修正「中華民國國際航線客船安全證書及其設備紀錄」、「貨船安全證書及其設備紀錄」及「貨船安全設備證書及其設備紀錄」

## 肆 巴拿馬重要通告

一、 **[MMC-183](#)** : "Continuous Synopsis Record (CSR)" :

(一) 連續概要紀錄(CSR)線上申請：

1. 2025年12月1日起，可透過[E-Certificates](#)申請CSR。
2. 有關申請人須附上的資訊和文件，如為新造船登記(New Construction Registration)或先前船旗(Previous Flag)之情況，若有一項或多項不適用，請選擇「N/A」(如適用)。

二、 **[MMC-281](#)** : "Guidelines for the Maintenance, Inspection of Fire-Protection System and Appliances" :

(一) 依據消防員裝備事故調查結果，巴拿馬鼓勵負責的甲級船員驗證船上所有的消防員裝備符合「國際消防安全系統章程(FSS Code)」第3章第2.1.1.1節，即隔熱防護衣(insulated protective clothing)須能保護皮膚免受火焰熱輻射和蒸汽灼傷，且其外表面須具備防水功能。

三、 [MMN-10/2025](#) : "Vessels Arriving to Panamanian Waters: Mandatory Notifications, PSC/FSI Re-Inspection Requests and Special Permit Procedure" :

- (一) 本須知說明船舶抵達巴拿馬管轄水域應遵循的適用程序和要求，特別是涉及港口國管制(PSC)留置、船旗國安全檢查(FSI)或特殊作業條件的情況。
- (二) 本須知適用於：
  - 1. 所有抵達或在巴拿馬管轄水域作業的船舶(不論其懸掛之船旗)。
  - 2. 負責港口營運的船東、船長、船舶營運人、法定代表人和港口代理。
  - 3. 涉及影響船舶適航性，或對人員、財產或環境構成風險的運作、機械、法律或安全相關情況的案件。
- (三) 船舶抵達巴拿馬水域的強制性通知：
  - 1. 所有計劃進入巴拿馬水域的船舶，若有以下情況，須提前通知巴拿馬：
    - (1) 預計進行維護、維修或結構/機械修改作業。
    - (2) 船舶抵達時處於不適航狀態。
  - 2. 前述情況之強制性通知，須檢附所有證明文件，包括但不限於：船長和/或輪機長聲明、維修計畫、照片及其他相關證明文件。
- (四) 如船舶遭PSC或FSI留置，船舶業者須正式申請複檢，並遵守以下規定：向PSC和FSI部門提交書面申請，內容包括：船名、IMO編號及呼號、船舶當前位置、預計複檢日期、缺失清單及矯正措施證據。

## 伍 2012年開普敦協定近況

---

- 一、 公約介紹：「[實施1977年國際漁船安全公約1993年議定書的2012年開普敦協定\(The Cape Town Agreement on the Implementation of the Provisions of the 1993 Protocol Relating to the 1977 International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 2012, CTA\)](#)」(以下簡稱本協定)針對船長24公尺以上或總噸位相當的漁船，制定有關設計、建造、設備和檢查的最低要求。本協定涵蓋了穩度及相關適航性、機器和電機設備、救生設備、通訊設備和火災防護等的國際統一標準。
- 二、 本協定生效門檻：達到下列條件之日起12個月後生效：
  - (一) 達到22個國家批准；
  - (二) 這些國家合計擁有船長24公尺以上且在公海上作業之漁船總數達3,600艘；
- 三、 [目前簽署現況](#)：依據IMO最新統計資料，加納和瓦努阿圖已於今(2025)年10月簽署本協定，目前共計25個國家批准，漁船總數達3,016艘，尚未通過公約要求之門檻。

## 陸 東京備忘錄第36屆會議資訊

---

- 一、 有關[東京備忘錄\(Tokyo MoU\)第36次會議](#)，重點整理如下：
  - (一) 自2026年1月1日起，東京備忘錄網站將會公布每季各公司表現狀況。
  - (二) 各年度重點檢查活動(Concentrated Inspection Campaign, CIC)主題預計如下：
    - 1. 2026年：「貨物繫固(Cargo Securing)」。

2. 2027年：「進入密閉空間(Enclosed Space Entry)」。

## 柒 EU 全氟/多氟烷基物質(PFAS)規定

為保護人類與環境免於全氟/多氟烷基物質(Per/Poly fluoro alkyl substances, PFAS)所致之風險，且考量已有不含PFAS之滅火泡沫可供使用，歐盟執委會修訂歐洲化學品規範(REACH, Regulation (EC)1907/2006)之附件17，限制將PFAS用於滅火泡沫。

- 一、相關修訂內容於**2025年10月23日**生效並適用於歐盟會員國。且依使用情況，設置**12個月至10年**的過渡期，以提供業者充足時間替換現有產品。主要修訂內容如下：
  - (一) 自**2030年10月23日**起，禁止使用或於歐盟市場販售PFAS總濃度等於或大於**1 mg/L**的滅火泡沫。
  - (二) 下列期限前，仍可於歐盟市場販售PFAS總濃度等於或大於**1 mg/L**的滅火泡沫：
    1. 手提式滅火器的滅火泡沫：**2026年10月23日**。
    2. 手提式滅火器的抗酒精滅火泡沫：**2027年4月23日**。
    3. 用於民用航空、海上石油及天然氣設施、軍用船舶、民用船舶的滅火泡沫：**2035年10月23日**。
  - (三) 下列期限前，仍可使用PFAS總濃度等於或大於**1 mg/L**的滅火泡沫：
    1. 訓練及測試、公共及私人消防設備：**2027年4月23日**。
    2. 手提式滅火器：**2030年12月31日**。
  - (四) 自**2026年10月23日**起，於歐盟市場販售PFAS總濃度等於或大於**1 mg/L**之滅火泡沫，除手提式滅火器外，皆須標示警語。

## 捌 CR服務資訊

### 一、[CR EU ETS](#)計算工具：

- (一) 歐盟(EU)已於**2023年5月16日**宣布，將海運碳排(TtW)納入排放交易體系(EU ETS)。自**2024年1月1日**起，總噸位超過**5,000**之EU成員船舶，及到訪EU港口之非EU成員船舶，需記錄排放量並繳納配額。
- (二) 因應上述EU ETS規定的實施，驗船中心開發[CR EU ETS](#)計算工具，供業界參考以掌握合規所需費用。歡迎點擊[連結](#)下載。

### 二、CR發布「[船舶網路安全準則2025](#)」：

- (一) CR發布最新修訂版「[船舶網路安全準則2025](#)」，提供檢驗與認可依據，協助業界建立健全的防護機制，以應對日益複雜的網路威脅，並確保智慧船舶與數位化營運的永續發展與運作安全。

### 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 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。

[\(https://www.crclass.org/psc/\)](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。

