



CR 2026 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

- 2027年9月1日起，「東北大西洋」新增為氮氧化物(NOx)、硫氧化物(SOx)和微粒物質排放管制區(ECA)
- 航港局完善無人載具管理：「水面及水下無人載具一般性安全管理規範」8月1日起實施
- 巴拿馬船旗國安全檢查改採「風險導向」機制，優先對高風險船舶進行檢查
- CR技術研討會8月20日登場：聚焦2026年重點檢查活動(貨物繫固)與IMO法規動態

本期目錄：

壹、 MEPC第84次會議決議案

- 新增「東北大西洋」為氮氧化物(NOx)、硫氧化物(SOx)和微粒物質排放管制區(ECA)
- 發布柴油機負載監測(ELM)及連續排放監測系統(CEMS)準則，確立實際排放量測標準
- 更新壓艙水管理計畫(BWMP)標準範本，納入應急措施、挑戰性水質程序等細節
- 本次決議案：MEPC.406(84) ~ MEPC.417(84)

貳、 IMO相關通告

- 防範易燃易爆風險：使用氫燃料之船舶安全臨時準則正式發布
- 國際安全管理(ISM)及國際船舶與港口設施保全(ISPS)驗證得於指定情況採用遠端方式
- 本次通告：MSC.1/Circ.1689/Rev.1、MSC.1/Circ.1701、MSC-MEPC.5/Circ.17

參、 中華民國重要通告

- 港口國管制(PSC)複檢收費標準：訂定4小時基本費2.1萬元及超時費率
- 完善無人載具安全管理：「水面及水下無人載具一般性安全管理規範」8月1日起實施
- 國輪國際公約證書邁向數位化：航港局發布電子證書使用通告

肆、 巴拿馬重要通告

- 巴拿馬船旗國安全檢查改採「風險導向」機制，優先對高風險船舶進行檢查
- 巴拿馬更新海事勞工公約(MLC)之檢查、證書及缺失處理等要求
- 本次通告：MMC-171、MMC-245、MMC-269

伍、 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2026年度重點檢查活動(CIC)，主題為「貨物單元及貨物運輸單元之貨物繫固」

陸、 CR服務資訊

- CR發布「水下無人載具準則」，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 MEPC第84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84次會議於2026年4月27日至5月1日於英國倫敦舉行。[重點議題](#)請參考本中心[MEPC 84會議結論快報](#)。本次會議所採納之決議案內容如下：

- 一、[MEPC.406\(84\)](#)決議案：因應伊朗非法活動，為確保阿拉伯海、阿曼海和海灣地區，特別是霍爾木茲海峽及其周邊地區的海洋環境保護所採取之行動：
 - (一) 譴責伊朗攻擊他國及商船之行為，並要求立即停止；呼籲各界加強防污合作、通報航安與環保情資。
- 二、[MEPC.407\(84\)](#)決議案：防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄VI修正案，預計2027年9月1日生效：
 - (一) 將「東北大西洋(North-East Atlantic)」指定為氮氧化物(NO_x)、硫氧化物(SO_x)和微粒物質排放管制區(Emission Control Areas, ECA)，如圖1所示。

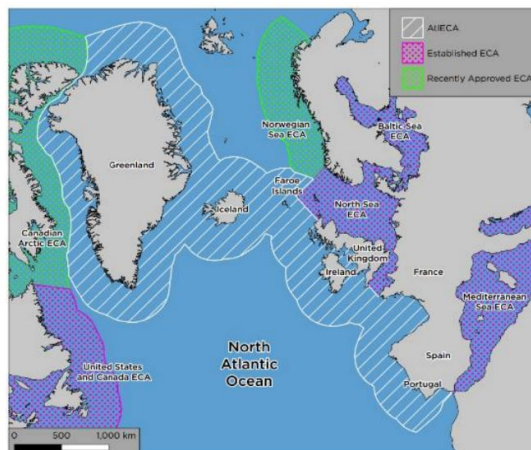


圖1：東北大西洋(North-East Atlantic)排放管制區(ECA)

1. 依據MARPOL附錄VI規則2及氮氧化物技術章程(NO_x Technical Code, NTC)第1.3.10之定義：船用柴油機係指適用規則13的往復式內燃機(使用液體燃料或雙燃料)，包括增壓/複合系統(如適用)。
2. 新增之NO_x ECA規定，將要求下述安裝功率超過130kW船用柴油機(使用液體燃料或雙燃料)之船舶，自2027年9月1日起符合NO_x Tier III標準：
 - (1) 會航行至「東北大西洋」排放管制區，且2027年1月1日以後建造之船舶。
註：「2027年1月1日以後建造」係指：2027年1月1日以後簽訂建造合約；或若無建造合約，於2027年7月1日以後安放龍骨(以下簡稱安龍)或處於類似建造階段；或於2031年1月1日以後交船者。

(2) NO_x ECA補充資訊：為符合NO_x ECA的NO_x Tier III標準，船舶可採用替代燃料、廢氣再循環(Exhaust Gas Recirculation, EGR)、選擇性觸媒還原法(Selective Catalytic Reduction, SCR)等方式。

3. 新增之SO_x排放管制規定：

- (1) 依據MARPOL附錄VI規則14.7，排放管制區生效後的12個月內，船舶可暫時不適用SO_x 0.1 %m/m限制值。(但仍應符合SO_x 0.5 %m/m限制值)
- (2) 2028年9月1日以後，進入「東北大西洋」排放管制區之船舶，其燃料硫含量不得超過0.1 %m/m限制值。若船舶採取更換燃油方式以符合硫含量限制，應預先規劃充足的換油時間，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(EGCS)，應確認操作模式依廠家規定調整至對應低硫的設定。

4. 補充現行NO_x ECA及SO_x ECA，如表1所示：

表1：現行NO_x ECA及SO_x ECA

ECA	NO _x ECA	SO _x ECA
北美	適用於 2016 年 1 月 1 日以後安龍或處於類似建造階段之船舶	適用
美國加勒比海		
波羅的海		
北海		
地中海	不適用	
加拿大北極水域	適用於 2025 年 1 月 1 日以後安龍或處於類似建造階段之船舶	2027 年 3 月 1 日起 強制實施
挪威海	適用於 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：2026 年 3 月 1 日以後簽訂建造合約；或若無建造合約，於 2026 年 9 月 1 日以後安龍或處於類似建造階段；或 2030 年 3 月 1 日以後交船。)	2027 年 3 月 1 日起 強制實施
東北大西洋	適用於 2027 年 1 月 1 日以後建造之船舶。 (註：「2027 年 1 月 1 日以後建造」係指：2027 年 1 月 1 日以後簽訂建造合約；或若無建造合約，於 2027 年 7 月 1 日以後安龍或處於類似建造階段；或於 2031 年 1 月 1 日以後交船者。)	2028 年 9 月 1 日起 強制實施

(二) 修正規則27(船舶燃料消耗數據收集(DCS)和回報)有關IMO DCS之存取權限：

1. 將存取數據的對象擴展為船舶主管機關或其授權的組織。
2. 締約國可存取所有適用船舶數據的「非匿名化」數據庫(僅限用於分析與評估)。
即使有前述規定，締約國仍可通知IMO秘書長，要求該船旗國船舶數據在納入「非匿名化」數據庫前，須先獲得其正式批准。
3. 秘書長須促進公眾使用者帳戶存取「匿名化」數據庫。

(三) 修正附件IX(應提交IMO船舶燃料消耗資料庫之資訊)：

1. 新增需記錄規則27(船舶DCS和回報)和規則28(CII)數據的開始與截止日期。
2. 將原有的「燃油鍋爐(oil-fired boiler)」更名為「燃燒鍋爐(fired boiler)」，以涵蓋更多類型的燃料設備，如燃氣鍋爐(gas-fired boiler)。

三、 [MEPC.408\(84\)](#)決議案：防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄VI修正案(多個船用柴油機運轉工況之使用，包括說明解釋柴油機測試循環)，預計2027年9月1日生效：

- (一) 因應 2008 年 氮 氧 化 物 技 術 章 程 (NO_x Technical Code, NTC) 修 正 案 ([MEPC.397\(83\)](#))決議案，預計2027年3月1日生效)新增多個船用柴油機(使用液體燃料或雙燃料)運轉工況之使用相關規定，修正「不合理排放控制策略(Irrational

Emission Control Strategy)」之定義，於附件I國際防止空氣污染(IAPP)證書附頁格式新增有關NTC多個柴油機運轉工況的填寫欄位，並於附件II規則13(測試循環及加權係數)敘明各測試循環的適用對象。

四、[MEPC.409\(84\)](#)決議案：2026年壓艙水管理和壓艙水管理計畫制定準則(G4)：

- (一) 本次修正準則B部分(壓艙水管理計畫(Ballast Water Management Plan, BWMP)制定準則)，重點如下：
1. 壓艙水管理系統(Ballast Water Management System, BWMS)進行升級或改裝時，需更新BWMP。
 2. 應將以下內容納入BWMP：
 - (1) 船舶無法依照規則D-2(壓艙水性能標準)處理壓艙水時，應採取適當應急措施的詳細程序。(請參照[BWM.2/Circ.62](#)通告)
 - (2) 「挑戰性水質」(Challenging Water Quality, CWQ)的措施和壓艙水交換程序，包括部分處理和/或未中和的壓艙水。(請參照[MEPC.387\(81\)](#)決議案)
 - (3) 適用時，使用壓載水艙暫時儲存灰水和/或經處理之污水的程序。(請參照[BWM.2/Circ.82](#)通告)
 - (4) BWMS所需的操作和維護程序及時間表。
 - (5) BWMS已依壓艙水管理系統認可章程(BWMS Code)或考量BWMS認可準則([MEPC.125\(53\)](#)決議案、[MEPC.174\(58\)](#)決議案、[MEPC.279\(70\)](#)決議案)取得型式認可，或已依規則D-4(原型壓艙水處理技術)運作。
 - (6) 詳細的船上取樣指南，以避免樣品採集不當(例如，可能影響排放樣品品質的船舶和/或BWMS細節)。
 3. 配合本次修訂內容更新BWMP標準範本並鼓勵船舶使用，以確保BWMP一致。
- (二) 本準則敦請會員國儘速實施，或配合相關BWM公約修正案生效時間(預計於MEPC 85採納，並於2028年生效)同步實施。因此，在該修正案正式生效前，本準則與舊版準則均具效力，並採併行制度。

五、有關能源效率設計指數(EEDI)準則之修正：

- (一) 背景：考量現行準則僅適用「氣體燃料(如液化天然氣(LNG))+液體燃料」之雙燃料引擎，尚未涵蓋「雙液體燃料」(如甲醇、乙醇及傳統燃料等)之雙燃料引擎以及混合動力系統。為此，本次修正納入液體甲醇、乙醇等替代燃料相關要求。
- (二) [MEPC.410\(84\)](#)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([MEPC.364\(79\)](#)決議案)修正案：
1. 將「氣體(gas)燃料」一詞擴展至涵蓋雙燃料模式下使用之所有替代燃料(包括液體燃料)。
 2. 主機功率(P_{ME})及經認證之引擎燃料消耗比(SFC_{ME})，應依據2008年氮氧化物技術章程(NTC 2008)認證之引擎最大連續額定出力(MCR)來決定。
- (三) [MEPC.411\(84\)](#)決議案：2026年能源效率設計指數(EEDI)檢驗與發證準則：
1. 將「LNG」和「氣體」二詞擴展至涵蓋雙燃料模式下使用的任何燃料，包括液體燃料。
 2. 未列於本準則之其他燃料，其低熱值、密度值及艙櫃填充率應採用相應基準。

六、有關營運碳強度指標(CII)及船舶能源效率管理計畫(SEEMP)相關準則之修正：

- (一) 背景：[MEPC.385\(81\)](#)決議案修正DCS應提交之格式，要求記錄「非航行中(not under way)」的燃料消耗量及總運輸量能等項目。
- (二) [MEPC.412\(84\)](#)決議案：2022年營運碳強度指標(CII)計算方法準則(CII準則G1)([MEPC.352\(78\)](#)決議案)修正案：
 - 1. 為避免產生「計算CII需使用新版DCS格式數據」之誤解，本次修正重點如下：
 - (1) 應維持使用「基於供應的運輸量能(supply-based transport work)(總航行距離×船舶載重噸)」(而非實際運輸量能(actual transport work))。
 - (2) 「總航行距離」應包含船舶在「航行中」及「非航行中」之所有移動距離。
 - 2. 補充：DCS收集之「實際運輸量能」係用於CII框架複審第二階段的分析資料。
- (三) [MEPC.413\(84\)](#)決議案：2024年船舶能源效率管理計畫(SEEMP)之制定準則 (經[MEPC.401\(83\)](#)決議案修正之[MEPC.395\(82\)](#)決議案)修正案：
 - 1. SEEMP第II部分-船舶DCS計畫，應敘明「船舶航行中」及「船舶非航行中」的距離應計入日曆年度的總航行距離數據中。
 - 2. 更新附件4(向主管機關提交DCS和CII的標準化數據報告格式)，「總航行距離」下方需分別填報「船舶航行中」及「船舶非航行中」的距離。
 - 3. 補充：MEPC 84會議同步批准本準則之綜合文本([MEPC.1/Circ.925](#))。

七、[MEPC.414\(84\)](#)決議案：2026年船用柴油機之甲烷(CH₄)和/或氧化亞氮(N₂O)之試驗台和船上測量準則：

- (一) 背景：本準則依據NTC 2008，為船用柴油機(使用液體燃料或雙燃料)之CH₄(包含甲烷逃逸，C_{slip})和N₂O排放值，提供試驗台和船上測量和報告程序以及紀錄和驗證之指引。依本準則驗證之油艙到艙流(TtW)排放係數，可取代「2024年海運燃料全生命週期溫室氣體強度準則(2024年LCA準則)」([MEPC.391\(81\)](#))所提供較保守的預設係數。
- (二) 修正重點如下：
 - 1. 就本準則而言，「含甲烷燃料」是指天然氣、生物甲烷、電子甲烷以及這些燃料的混合物。
 - 2. 對於未配備封閉式曲軸箱通風(closed crankcase ventilation)的筒型活塞柴油機(trunk piston engine)，其申報之C_{slip}值需包含曲軸箱排放量。若未測量曲軸箱排放量，得採用具有技術依據和相關排放數據的排放值。若製造商無法提供此類數據，則排放值應使用1 g/kWh。
 - 3. 新增第3節(既有測量數據之使用)：
 - (1) 在本準則生效前完成的測量數據，若符合NTC 2008規範即予以接受。在此情況下，可使用本準則中適用於船載測量的規定。
 - (2) 若未進行CH₄測量，得採用NO_x技術卷中的總碳氫化合物排放值作為替代值，並依燃料中甲烷比例推算其排放值；若技術卷缺乏燃料成分資料，則假設總碳氫化合物排放量由100%的甲烷組成。
 - (3) 若E2測試循環缺少10%負載點(或使用氣體燃料的最低負載點)的排放值，且相同設置之母機已通過D2和E2循環認證，得採用母機的D2測試循環數據替代。

4. 為避免雙燃料柴油機的甲烷逃逸量被低估，計算 $C_{\text{slip-CH}_4}$ (甲烷逃逸係數)時，其分母的「燃料流量(fuel flow(kg/h))」應排除引燃燃料(pilot fuel)。此外，亦釐清相關係數的適用範疇：
 - (1) C_{ICH_4} (甲烷排放係數)：適用於液體燃料和非甲烷氣體燃料。
 - (2) $C_{\text{slip-CH}_4}$ (甲烷逃逸係數)：依據參考氣體成分進行校正(適用於含甲烷燃料，不包括引燃燃料)。
5. 更新甲烷濃度計算公式及校準方法。
6. 將非甲烷清除器(Non-Methane Cutter, NMC)的效率驗證時機，由「每次測試前後」修正為「測試前185天內及重大維護後」。
7. 更新附件3聲明書格式所載之本準則名稱及決議案號。
8. 新增附件4，針對用以測量甲烷的雙火焰離子偵測器(Flame Ionization Detector, FID)裝置提供相關規定。
(補充：FID裝置係用來測量總碳氫化合物濃度；雙FID裝置則由兩台FID組成，可分別測量總碳氫化合物濃度及 CH_4 濃度)

八、 **MEPC.415(84)**決議案：船用柴油機負載監測(Engine Load Monitoring, ELM)和排放值計算準則(ELM準則)：

- (一) 背景：NTC第3.2節(測試循環及加權係數)定義了柴油機測試循環時各負載點的加權係數；然而，該加權係數無法完全反映柴油機實際運轉的負載狀況，因此不足以精確估算 $\text{CH}_4/\text{N}_2\text{O}$ 排放值。特別是使用LNG燃料的柴油機，低負載點運轉時通常伴隨著甲烷逃逸現象。
- (二) 本準則提供ELM方法，透過即時監測船用柴油機實際負載與燃料消耗量(或輸出功率)，取代傳統固定的加權係數法。本準則重點如下：
 1. 相較於NTC第3.2節及**MEPC.414(84)**決議案的固定加權係數，ELM更能真實反映船舶在不同負載的實際排放狀況。
 2. 不同柴油機負載的排放值是依據**MEPC.414(84)**在測試台或船上實際測量並驗證的 CH_4 和/或 N_2O 排放值。在測量點之間的排放值，應透過對負載點數據進行線性內插計算得出。對於低於最低測量負載點之負載，應使用10%負載點或使用氣體燃料時的最低模式點之排放值。對於高於最高測量負載點之負載，則應使用最高測量負載點之排放值。
 3. 針對LNG燃料柴油機，將具有甲烷逃逸較嚴重的低負載點納入計算模型中，可提升估算準確度。
 4. ELM監測方法、資料收集程序、年度負載監測資料以及相應的排放計算，均應取得主管機關批准。
 5. 依據ELM各負載點監測數據，並針對是否安裝氣體燃料流量計，提供排放值計算方法說明及範例。

九、 **MEPC.416(84)**決議案：船用柴油機之甲烷(CH_4)和/或氧化亞氮(N_2O)排放量化之連續排放監測系統(Continuous Emission Monitoring System, CEMS)準則：

- (一) 背景：船上安裝的CEMS能連續測量廢氣排放，提供即時且直接的排放數據，可作為定期燃料採樣和排放數據計算的替代方案。

(二) 本準則提供統一框架，藉由船上安裝之CEMS，取得船用柴油機(使用液體燃料或雙燃料)排放之CH₄和/或N₂O數據，進而驗證減排設備效能及提供即時預警。本準則重點如下：

1. 文件要求：

- (1) 每個CEMS均應具備一份經主管機關批准的CEMS文件，詳細說明系統和操作程序，並涵蓋CEMS功能和驗證數據可靠度的相關要求。
- (2) 船上應備妥CEMS紀錄簿，記錄CEMS的維護和保養工作，以及因應故障情況而採取的措施。

2. 檢驗與發證：在使用CEMS提供CH₄和/或N₂O排放數據前，應先進行初始檢驗並取得CEMS證書。此後，凡該CEMS持續用於提供上述排放數據，均應進行年度檢驗以維持證書有效性。

3. 效能監控與預警：除了精確量化排放，當減排設備效能衰退時，系統可即時發出預警；同時，數據可作為船舶運轉能效優化的決策參考。

(三) 補充：在不影響任何未來強制性框架的前提下，CH₄/N₂O的實際「油艙到艙流(TtW)」排放值，可自願採用以下方法進行量化：

1. 負載監測法：使用ELM準則([MEPC.415\(84\)](#)決議案)，並結合經[MEPC.414\(84\)](#)驗證之柴油機(使用液體燃料或雙燃料)排放曲線，計算實際航行中的CH₄/N₂O排放量。
2. 連續監測法：使用CEMS準則([MEPC.416\(84\)](#)決議案)建立連續排放量測系統。

十、 [MEPC.417\(84\)](#)決議案：2026年船舶海洋塑膠垃圾策略及行動計畫：

(一) 本策略及行動計畫合併並取代「船舶海洋塑膠垃圾策略」([MEPC.341\(77\)](#)決議案)及「2025年船舶海洋塑膠垃圾行動計畫」([MEPC.404\(83\)](#)決議案)，修正重點如下：

1. 將實現船舶向海洋「零棄置入海」之願景年份，由2025年延後至2030年。
2. 在推動與解決「向收受設備排放塑膠垃圾」之具體行動時，應考慮提高港口收受和處理設備的效率，以減少海洋塑膠垃圾，尤其是在已制定區域收受設備計畫的地區(MARPOL附錄V規則8.3)。
3. 預計2030年全面審查本策略和行動計畫，以確保其時效性和準確性。

(二) 本策略及行動計畫更新並整合現有措施和框架，在廢棄物管理、漁具管理、港口收受設備改善、數據收集和研究以及國際合作等關鍵領域提供了全面的方法。

貳 IMO相關通告

一、 [MSC.1/Circ.1689/Rev.1](#)：機艙下部逃生通道(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：

1. 過去港口國管制(PSC)檢查時，曾因機艙逃生通道未延伸至「絕對最底層甲板」，對法規「空間下部」的定義產生分歧而致船舶遭開立缺失。
2. 為此，MSC 110會議發布[MSC.1/Circ.1689](#)通告，呼籲PSC採取務實態度，接受船旗國核准的設計，並交由船舶設計和建造次委員會(SDC)進一步研議。

(二) 本次修正重點如下：

1. 經SDC第12次會議討論，現行海上人命安全國際公約(SOLAS)第II-2章規則13.4.1和13.4.2並未造成任何問題，因此無需進一步討論。
2. SOLAS第II-2章規則13.4.1.1和13.4.2.1的「空間下部」一詞應理解為最底層甲板、平台或通道。
3. 明文指示港口國管制當局應接受船旗國核准的設計，以確保全球實施的統一性並避免不必要的爭議。

二、 [MSC.1/Circ.1701](#)：使用氫燃料之船舶安全臨時準則：

- (一) 本臨時準則為氫(液態和/或壓縮氫)燃料船舶提供統一的安全標準，確保氫燃料系統的安全性與可靠性至少等同於傳統燃油的主機與輔機裝置。
- (二) 其核心目的是透過全面的風險評估與氫燃料專屬的防護設計(如真空雙套管、防爆通風、艙櫃連接圍蔽空間及緊急切斷系統)，確保船舶能安全應對氫氣極易燃、極易爆與極低溫等獨特危險性，將氣體洩漏與火災風險降至最低。

三、 [MSC-MEPC.5/Circ.17](#)：遠端執行檢驗與國際安全管理(ISM)及國際船舶與港口設施保全(ISPS)驗證的評估與應用指南：

- (一) ISM：明確規定初次、換證及臨時驗證須實際登船；但年度驗證或於現有符合文件(DOC)新增船型時的臨時驗證，得採用遠端方式。
- (二) ISPS：因涉及機敏保全資訊，僅限在特殊情況下，針對臨時、中期、額外驗證採用遠端方式。

參 中華民國重要通告

一、 修正「[船上法令規章必要藥品及醫療設備備置標準](#)」第4條附表1、附表2

- (一) 本次修正係配合世界衛生組織(WHO)發布之國際船舶醫療指南第三版及量化附錄，以確保船員健康及船上醫療照護資源充足。

二、 訂定「[港口國管制\(PSC\)複檢收費標準表](#)」，自2026年7月13日生效

- (一) 基本費：每次PSC複檢以四小時為單位，收費新臺幣二萬一千元(未滿四小時者以四小時計)。
- (二) 超時費：超過四小時者，每增加一小時加收新臺幣五千二百五十元(即基本費之25%，未滿一小時者以一小時計)。

三、 修訂「[水面及水下無人載具特定測試水域安全管理規範](#)」，自2026年7月15日起實施

- (一) 本規範內容概要說明如下：
 1. 屬原則性指引；特定水域若已訂有既定規範，得優先依其規範辦理。
 2. 本規範不適用於軍事及其研發用途之水面及水下無人載具。
 3. 部分建議係屬特定水域需求，未必全面適用各類限制水域，建議由水域管理機關自行訂定於其管理規定。
- (二) 本次修正僅針對「測試水域部分」及「水域管理機關之聯絡資訊及各機關申請規定網址」進行更新。

- 四、發布「[水面及水下無人載具一般性安全管理規範](#)」，自**2026年8月1日**起實施
- (一) 為完善水面及水下無人載具安全管理，特訂定本規範。
 - (二) 本規範涵蓋適用範圍、檢查要求、資訊安全、人員資格配置、操作要求等。凡符合規定並經認可、登錄取得證明文件者，得於核定適用之水域(包含沿海、外海、無限制水域等)進行營運。
- 五、訂定「[國際海事組織準法律文件履行章程要求會員國義務之未詳盡清單指引之通告](#)」，自**2026年7月28日**生效
- (一) 配合我國航政法規、國際海事組織(IMO)相關文件及實務執行情形，更新通告所列部分實施標準。
- 六、[國輪國際公約證書邁向數位化 航港局發布電子證書使用通告](#)
- (一) 航港局發布「[國輪國際公約電子證書使用通告](#)」，正式建立國輪國際公約電子證書之申請、簽發、保存、使用及驗證作業規範。
 - (二) 國輪得依規定使用由CR簽發的國際公約電子證書，減輕傳統紙本證書保存、遞送及查驗的行政作業負擔，並提升船舶營運及港口國管制查驗效率。
 - (三) 欲申請電子證書服務者，請至CR網站下載並填妥申請單，連同電子證書管理程序寄送至：cr.tp@crclass.org。
 - (四) 電子證書申請單下載連結：<https://www.crclass.org/apply/>。
 - (五) 相關CR通報：[CR-2026-009\(P\)](#)。

肆 巴拿馬重要通告

- 一、[MMC-171](#)："Flag Safety Inspection Program"：
- (一) 核心目的與新機制：
 1. 巴拿馬更新船旗國安全檢查方案，全面轉型為「風險導向(risk-based)」的管理機制，檢查不再受限於固定的**12個月**週期，而是依據船舶的風險評級決定。
 2. 優先對高風險船舶進行檢查，以提升整體船隊表現，同時對表現優異的船舶(低風險船舶)豁免常規的年度安全檢查。
 3. 不允許進行遠端船旗國安全檢查。
 4. 本船旗國安全檢查方案由巴拿馬授權之船旗國檢查員進行，相關授權清單請參閱[MMC-374](#)。
 - (二) 船舶風險分類與檢查頻率，如表2所示：

表2：巴拿馬籍船舶風險分類與檢查頻率

船舶風險分類	檢查頻率
高風險船舶	檢查員可隨時進行檢查，不受上次檢查時間限制。若巴拿馬認為必要，可強制要求每 3個月 檢查一次。
中風險船舶(預警船舶)	距前次檢查滿 6個月 後即可再次受檢。 進入美國海岸防衛隊(USCG)、巴黎備忘錄(Paris MOU)、澳洲海事局(AMSA)或大陸海事局(MSA)所管轄港口前 120小時 ，必須提交到港前檢查表。
低風險船舶、新造船、特殊船舶(如外國光船出租及遊艇)以及位處偏遠區域的海上移動式鑽探裝置(MODU)	除非巴拿馬特別指示，原則上豁免常規的年度安全檢查。

(三) 船東、管理公司與船長責任：

1. 若檢查發現缺失，須依[MMC-201](#)採取矯正措施。
2. 拒絕受檢或未提交檢查紀錄表者，最高可處以10,000美元罰鍰；如屢次違規，除罰鍰外，該船可能會被立即除籍。

二、 [MMC-245](#)：“Armed Security Personnel on board Panama flagged vessels transiting High Risk Areas”：

(一) 巴拿馬更新私人海事保全公司(Panama Maritime Security Companies, PMSC)授權名單。

三、 [MMC-269](#)：“Maritime Labour Certificate (MLC) - Certification Process - Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC)”：

(一) 適用海事勞工公約(MLC)之船舶，須確保財務擔保持續有效。(參見[MMC-336](#)及[MMC-202](#))。

(二) 檢查及MLC證書：

1. 若在臨時證書(Interim Certificate)效期(6個月)內更換RO，接手之RO須重新簽發臨時證書，但效期不得超過原臨時證書效期。
2. 執行換證檢查後所簽發之短期證書(Provisional Certificate)(效期5個月)，需附加於原MLC證書。
3. 未在規定期限內完成相關檢查時，MLC證書即失效；因此，為防止船舶無證航行，RO須驗證船舶在單次航次內，其相關條件保持不變。在此情況下，RO須申請簽發條件(conditional)證書，但須透過文件審查提供符合證明，並詳細說明延誤的合理原因。

(三) 缺失處理：

1. 若於檢查時發現重大缺失，RO須立即通知巴拿馬，並保存缺失及已採取矯正措施的詳細紀錄。
2. 如船舶不符合公約要求，可依缺失的嚴重程度或頻率撤銷MLC證書。RO須立即通知巴拿馬，巴拿馬將依[MMC-156](#)逐案評估是否簽發條件證書(Conditional Certificate)。
 - (1) 申請條件證書須檢附之文件，包含：RO檢查報告、DMLC Part II、MLC證書(臨時證書或長證)、有效的財務擔保。
 - (2) 條件證書到期前，RO須進行後續檢查以驗證缺失是否已矯正。
3. 船舶遭留置時，營運人須向港口國管制(PSC)部門(psc@amp.gob.pa)提交缺失矯正報告，詳細說明矯正措施計畫和船上保存之紀錄。

(四) 於10.11段敘明RO無需申請授權即可進行額外檢查或驗證之情況，例如：船名變更、總噸位變更等。

伍 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)2026年度重點檢查活動(CIC)主題為「貨物單元及貨物運輸單元之貨物繫固(Cargo Securing of Cargo Units and Cargo Transport Units)」：
 - (一) 自9月1日至11月30日，為期3個月。
 - (二) 新聞稿及檢查清單內容，請參考連結：[東京備忘錄](#)、[巴黎備忘錄](#)。
 - (三) 巴拿馬發布[MMN-14/2026](#)及[最低合規準則](#)，針對CIC檢查清單各項主題進行詳細拆解，協助船舶落實各項合規準備工作，以有效應對本次CIC。

陸 CR服務資訊

- 一、[CR技術研討會](#)於8月20日在交通部運輸研究所國際會議廳舉行，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。
 - (三) 分享PSC常見缺失案例及改善方向，提升船舶安全及PSC應對能力。
- 二、CR發布「[水下無人載具準則](#)」：
 - (一) 為因應海洋科技發展與智慧海事應用，CR修訂「[水下無人載具準則](#)」，增訂資訊安全相關規定，提供水下無人載具設計、建造及檢驗之依據。
- 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，若有港口國管制檢查員(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可立即提供諮詢或相關資料。
 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