

114年 7月國際海事最新議題

- **IMO 海事要聞 (p2-5)**

- 回顧 114年6月至7月初 IMO海事要聞

- **IMO 會議重點摘要(p6-26)**

- 回顧 IMO 海事安全委員會 第110屆會議 (MSC 110)

- 回顧 IMO 理事會 第134屆會議 (C 134)

一、IMO國際海事要聞

關鍵詞：船舶自主技術、海事數位化、波昂氣候談判

探討船舶自主技術解決方案研討會

於 2025年 6月17日，國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)和挪威政府聯合主辦了「實現海上自主水面船舶(MASS)運作：制定 IMO MASS Code的必要性」研討會。探討自主航運的最新發展，重點關注現有小型和大型 MASS 項目的實際經驗以及該領域不斷進步所帶來的立法、國家標準和船級符號的最新發展。更多訊息請參考此[連結](#)，該場次會議的[簡報檔](#)可由連結下載。

➤ 法規、創新、解決方案

會議分為五個場次，主題涵蓋自主航運的監管法規發展、進行中的MASS計畫項目以及前瞻性進展。與會者來自監管機構、先驅者、營運商和研究人員的演講強調，儘管規模有限，自主航運仍在持續蓬勃發展中。

➤ 本次會議圍繞兩個關鍵主題

1. 人類結合機器/技術的運作，使船舶在不同層面的自主性，其航運安全和永續性的潛能更為提升；
2. IMO 制定中的非強制性「海上自主水面船舶章程」(MASS Code)所具備的重要意義，是為了使 MASS 的安全和永續使用從區域範圍延伸到到國際範圍。

自動駕駛技術的益處顯而易見，但其成功仍取決於嚴格的測試、有效的監管以及是圍繞著人類能力所設計的系統。會議主席 Mayte Medina 女士最後除了肯定非強制性 MASS 章程所取得的成就，還強調現實生活經驗與MSC 110 未來MASS監管工作之間的迭代關係。仍需要透過業界、行政機關和認證組織汲取更多的實際經驗，為制定MASS Code的工作設定更適當的監管框架。

➤ 其他實用的相關連結

- [自主航運 \(Autonomous Shipping\)](#)
- [制定非強制性章程 \(Development of the Non-Mandatory MASS Code\)](#)
- [MASS試驗的臨時準則 \(Interim Guidelines for MASS Trials\)](#)
- [挪威自主航運 \(Autonomous Shipping in Norway\)](#)

Circular letter No. 4974/Add.1
Annex, page 1

ANNEX
MASS SYMPOSIUM 2025
"MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS AS A REALITY:
THE NEED FOR THE IMO MASS CODE"
FINAL PROGRAMME
Tuesday, 17 June 2025 at 9:00 am (UTC+1)
Committee Room 9 (second floor) with hybrid support

Session	Time	Subject	Presenter
First session - Introduction	09:00 - 09:30	Registration/Welcoming Introduction and Setting the scene	IMO Secretary General - Arsenio Dominguez NMA Director General - Alf Tore Serheim
	09:30 - 09:50	MASS Code - Overview	IMO secretariat - Ricardo Batista
	10:05 - 10:20	North Sea MoU	MCA - Sam Hodder
Second session - projects	10:20 - 10:45	Yara & Askø	Kongsberg Maritime - Claudia Hessen
	10:45 - 11:10	Reach Remote	Reach Remote - Bjørgh Mathisen Døving
	11:10 - 11:30	Q&A	
	11:30 - 12:00	Coffee/Tea break	
Third session - operational perspective	12:00 - 12:30	ROC perspective (including a ROC operator)	Remota - Sveinung Zahl, Johan Kallekott
	12:30 - 12:50	Master's perspective	Torghatten - Svein Erik Waskaas
	12:50 - 13:10	Coastal Administration's perspective	NCA - Jeanette Assev-Lindin, Knut Hovda
	13:10 - 13:30	Q&A	
	13:30 - 14:30	Lunch break	
Fourth session - Looking into the future	14:30 - 14:50	Upgraded Milliampere	NTNU - Ole Andreas Alsos
	14:50 - 15:20	DNV's AROS class notation and revised CG	DNV - Are Jørgensen
	15:20 - 15:40	Presentation by the Republic of Korea	RoK - Heesu Yoon
	15:40 - 16:00	Presentation by Japan	Japan - Takahiro Yamazaki and Jun Nakamura
Fifth session - Other projects and closing	16:00 - 16:20	Q&A	
	16:20 - 16:40	Coffee/Tea break	
	16:40 - 16:55	Lavik Oppedal ferry	Fjord1 - Odd Bjarte Johnsen
	16:55 - 17:10	Maritime Robotics small USVs	MR - Vegard Evjen Hovstein
	17:10 - 17:25	Deepeacean	Deepeacean - Kjetil Bringaker
	17:25 - 17:40	Fugro	Fugro - Nick Simmons
	17:40 - 18:00	Q&A and closing of symposium Reception hosted by Norway	

CL.4974-Add.1.docx

研討會會議議程表 (Source: IMO.)

一、IMO國際海事要聞

關鍵詞：船舶自主技術、海事數位化、波昂氣候談判

波昂氣候談判聽取IMO最新淨零排放法規



IMO 於今年6月德國波昂舉行的聯合國氣候會談中，向與會者發表預計在今年推出新的強制性溫室氣體排放法規框架(IMO Net-Zero Framework)，並對SBSTA 62提出相關聲明，以表明為實現航運脫碳的執行力，其提交完整內容如[連結](#)。

IMO 於今年4月的海洋環境保護委員會(MEPC 83)批准了該法規框架，將待到 10月舉行的MEPC 特別會議 (MEPC ES 2nd) 進一步通過；法規通過後將在16個月後 (即2027年3月起) 生效，屆時各國政府將共同執行並遵守。

➤ **IMO 淨零排放框架，由兩種互補機制雙管齊下：**

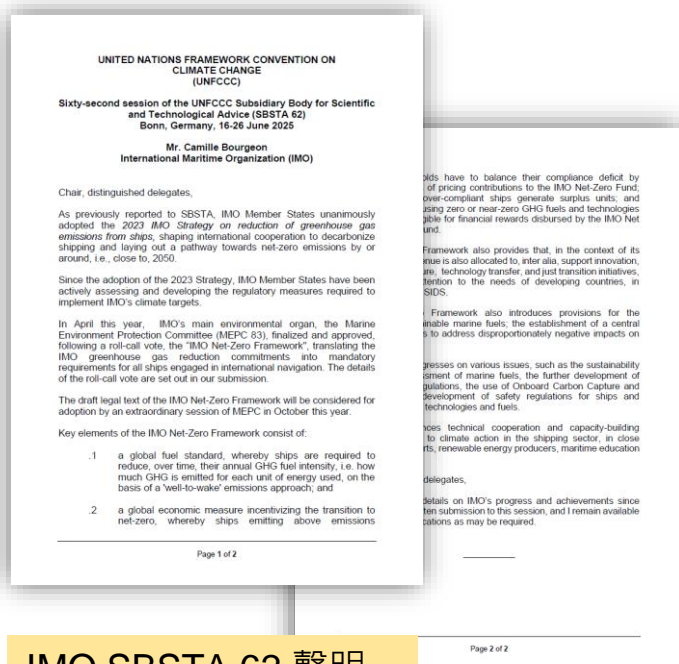
- 一套全球燃料標準(a global fuel standard)，隨著時間的推移，要求船舶需減少其溫室氣體排放的強度，即每單位能耗所排放的GHG，將以「油井到船艙(Well-to-Wake, W-t-W)」
- 一套全球經濟措施，對船舶排放進行定價，以鼓勵船舶產業降低排放。

船舶超過一定門檻的排放量，必須向國際海事組織淨零排放基金(the IMO Net-Zero Fund)繳納罰金，以彌補赤字。該基金收入將用於獎勵使用零排放和近零排放燃料的船舶，並支持創新與研究、基礎設施建設、技術轉移和確保公平轉型的舉措，也作為低度開發和小島國家提供援助使用。

➤ **其他重要議題：**

IMO淨零排放框架也導入永續船用燃料認證之規定；建立中央登記平台(central registry)，以及著手制定相關行動以應對對糧食安全負面影響。

- 船用燃料的可持續性和生命週期評估；
- 進一步制定能源效率法規；
- 使用船上碳捕獲和儲存技術；以及
- 制定使用新技術和燃料的船舶和海員的安全法規。
- 與港口、再生能源生產商和海事教育機構密切合作，加強針對航運領域氣候行動的技術合作和能力建設措施。



IMO SBSTA 62 聲明稿

(Source: IMO.)

2025/7/30

一、其他國際海事要聞

關鍵詞：港口國管制、巴黎備忘錄、Paris MOU

巴黎備忘錄2024年年度報告 (1/2)

2025年7月1日《巴黎備忘錄》(the Paris MOU)發布有關港口國管制(Port State Control, PSC) [2024年年度報告](#)概述去年整體PSC檢驗活動和統計數據。

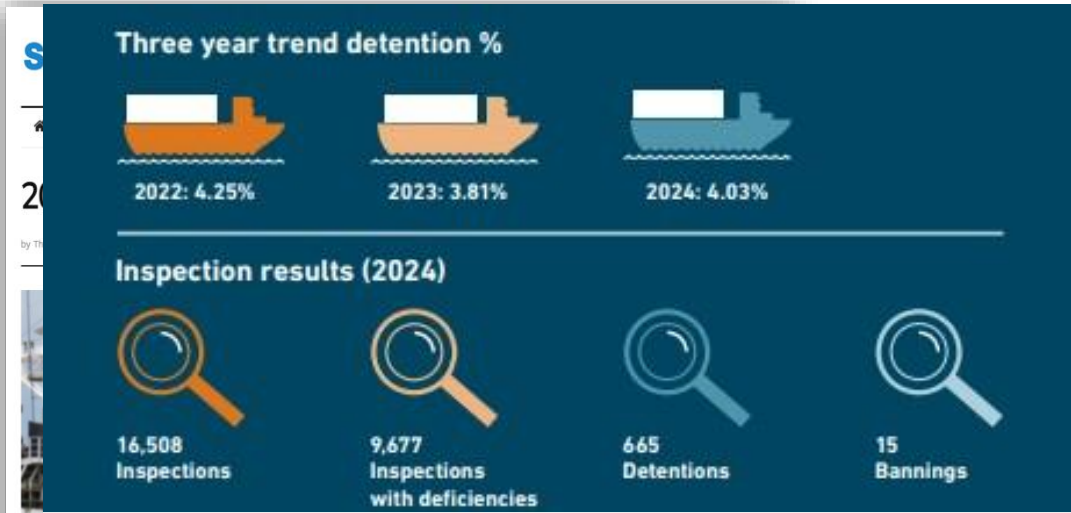
船舶禁止通行(禁令)件數共15起，相比疫情期間較低且情況維持穩定，然而去年船舶被扣船滯留率 4.03%，卻相較2023年(3.81%)高。

不合格缺失件數和可扣船缺失件數，與前幾年相比，不合格的缺失項目差不多，但近幾年不合格件數卻明顯增加。

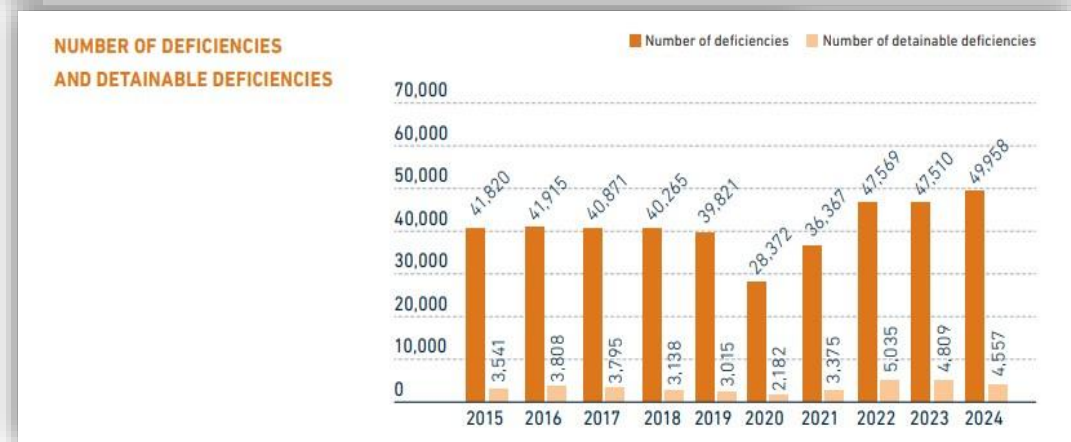
➤ 公約規範有較明顯缺失的分別是：

- 消防安全 (SOLAS 第 II-2 章 : **17.2%**)
- 船舶的結構和電氣元件以及電氣裝置 (SOLAS 第 II-1 章 : **11.3%**)
- 以及健康保護、醫療保健、福利和社會保障保護 (MLC 第四部分 : 10.4%)。

➤ 在缺失層面：防火門 (**3.2%**) 和船員工作協議 (**1.5%**) 不合規率很高。更普遍的 ISM 缺失率為 (**4.6%**) 。



2022年至2024年的扣船滯留率
(Source: SAFTY4SEA; the Paris MOU.)

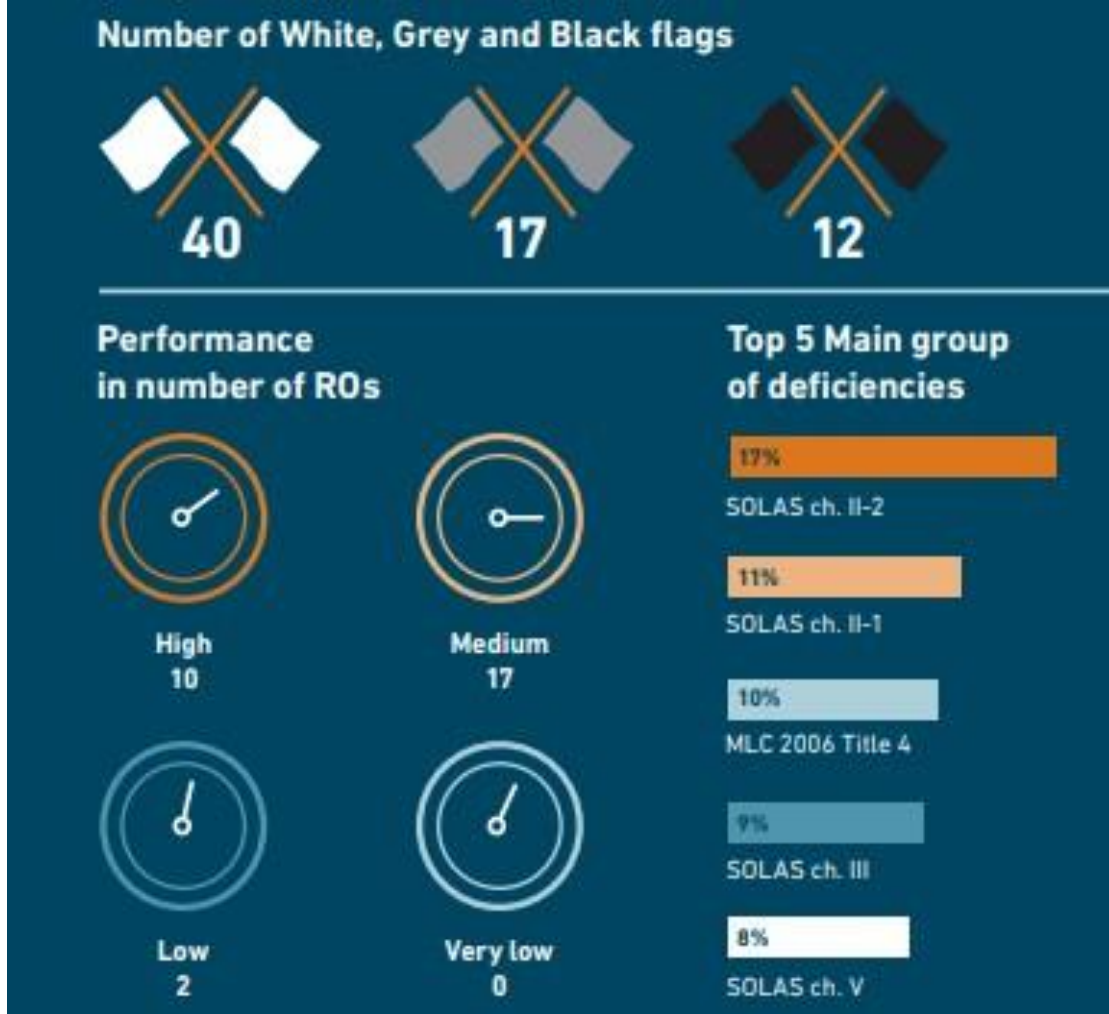


2015年至2024年巴黎備忘錄 船舶缺失與被扣船件數
(Source: SAFTY4SEA; the Paris MOU.)

一、其他國際海事要聞

關鍵詞：港口國管制、巴黎備忘錄、Paris MoU

巴黎備忘錄2024年年度報告(2/2)



就船旗國表現而言，與往年相比沒有顯著變化。表現不佳的船旗國數量低，低於新冠疫情前數量。儘管扣留率相對較高，但白名單、灰名單和黑名單中的船旗國分佈基本上維持不變。

此外，認證組織 (Recognized Organization , 簡稱RO) 的驗證表現，在表現類別方面沒有發現偏差狀況。並且從正向觀察來看，處於表現類別低的RO數量仍然有限。

與去年相比，由RO負責的扣船缺失數量仍然高，顯示個別負責的RO的扣船缺陷件數有增加。雖然對於RO表現類別沒有影響，但這說明某些RO的品質有下降的趨勢。

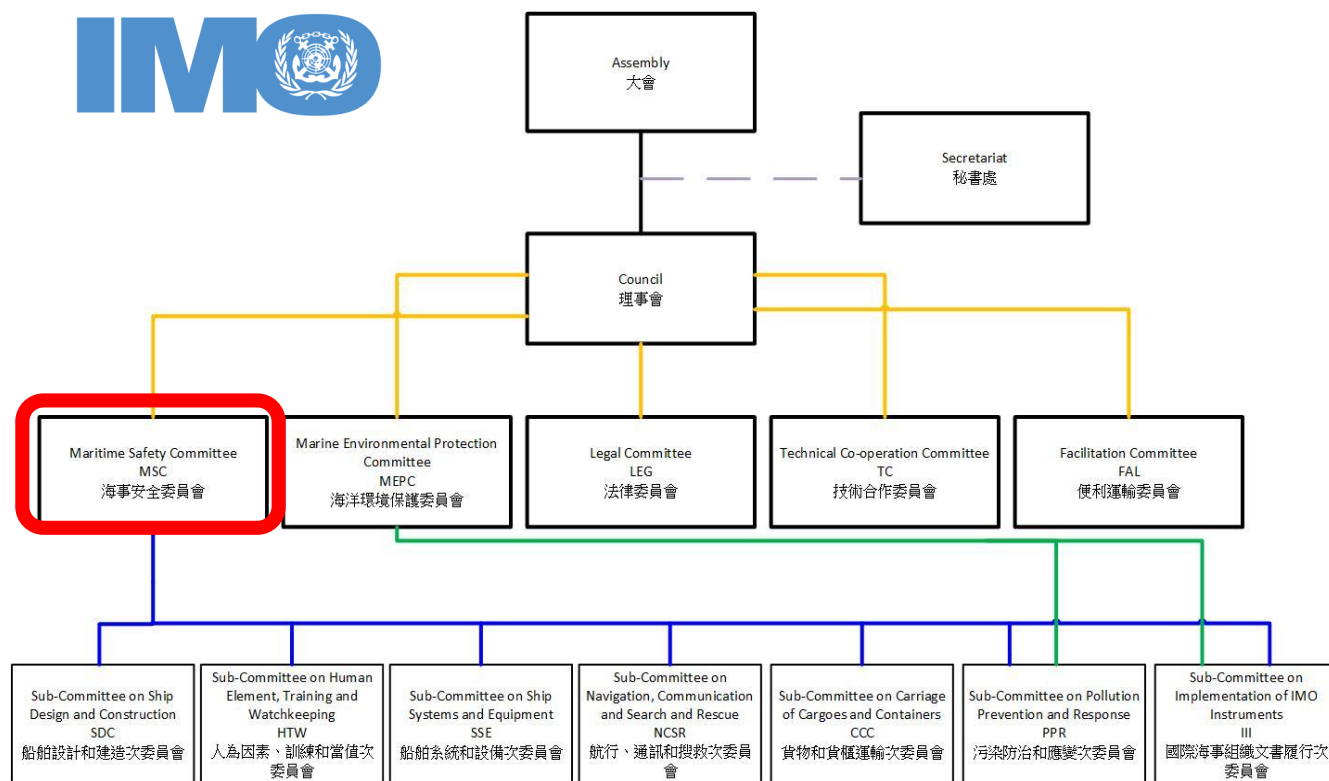
(上方) 白名單、灰名單和黑名單中的船旗國數量
(下方) 認證組織(RO)的表現評分
(右方) TOP 5 缺失主要項目群

(Source: SAFTY4SEA; the Paris MOU)

國際海事組織 海事安全委員會 第110屆會議

International Maritime Organization
Maritime Safety Committee
110th session
MSC 110
18-27 June 2025

國際海事組織 組織架構



資料來源:國際海事公約研究中心自行繪製

海事安全委員會

(Maritime Safety Committee, MSC)

- 國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)架構下5大委員會之一。
- 海事安全委員會(Maritime Safety Committee, MSC)負責處理屬於國際海事組織(IMO)職權範圍內所有與海事安全和海事保全有關的事項，包括客船和各種貨船。這包括更新《海上人命安全國際公約》(International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS)和相關法規，如涉及危險品、救生設備和消防安全系統的法規。
- 海事安全委員會亦處理人為因素問題(human element)，包括對《航海人員訓練、發證及當值標準國際公約》(International Convention for the Safety of Life at Sea, STCW)關於船員培訓和證書的修訂。海事安全委員會目前的議程上涵蓋廣泛的議題，包括目標導向的標準、海上自主水面船舶(maritime autonomous surface ship, MASS)、海盜和持械搶劫船舶、海事網路安全、電子導航和全球海上遇險及安全系統(Global Maritime Distress Safety System, GMDSS)。

MSC 110會議議程

議程編號	議程內容	議程編號	議程內容
議程1	通過議程；資格審查報告	議程12	
議程2	其他IMO機構的決議	議程13	其他IMO機構的決議
議程3	強制性文書修正案	議程14	強制性文書修正案
議程4	目標導向之新船舶建造標準	議程15	目標導向之新船舶建造標準
議程5	制定目標導向的海上自主水面船舶(MASS)文書	議程16	制定目標導向的海上自主水面船舶(MASS)文書
議程6	制定安全監管框架，支持使用新技術和替代燃料減少船舶溫室氣體排放	議程17	制定安全監管框架，支持使用新技術和替代燃料減少船舶溫室氣體排放
議程7	修訂《海事網路風險管理準則》(MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2號通函)並確定加強海事網路安全的下一步措施	議程18	修訂《海事網路風險管理準則》(MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2號通函)並確定加強海事網路安全的下一步措施
議程8	加強海上安全的措施	議程19	加強海上安全的措施
議程9	海盜和持械搶劫船舶	議程20	海盜和持械搶劫船舶
議程10	不安全海上混合移民	議程21	不安全海上混合移民
議程11	船舶設計和建造(第11屆次委員會報告)		

MSC 110 會議重點

強制性文書的修正

議程3

- 《海上人命安全國際公約》(SOLAS公約)第II-1章新增「氣體燃料」(gaseous fuels)的定義，以補充現行對於「低閃點燃料」的定義，並且同意國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程》(International Code of Safety for Ship Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels, IGF Code)的相應修正案草案，上述修正案草案預計將於2028年7月1日生效。
- SOLAS公約第II-2章規則11中2處參照條文進行修正，以正確指向第II-2章規則9之耐火完整性表格(fire integrity tables)，此修正案將自2028年1月1日起生效。
- SOLAS公約第V章規則23有關引水人登離船裝置的修正，並通過新版引水人登離船裝置之性能標準，以確保無論船舶吃水與艏艉傾斜情況為何，均能提供引水人和其他人員安全上下設施，自2028年1月1日起安裝的引水人登離船裝置應依據新版性能標準設計、製造、建造、固定與安裝。
- 對1994年與2000年《高速船安全國際章程》(International Code of Safety for High Speed Craft, HSC Code)附則1第8.3.5段的修正，以使章程中關於救生衣攜載數量的要求與SOLAS公約第III章相關規定一致，此修正案將自2028年1月1日起生效；
- 《國際海運固體散貨章程》(International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, IMSBC Code)修正案將於2027年1月1日起生效；
- 《國際載運散裝液化氣體船舶構造及設備章程》(International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IGC Code)的修正案草案，將自2016年該章程重大修訂生效以來所制定的統一解釋納入其中，此修正案預計於2028年7月1日生效；
- 同意「一船一規範」(one ship, one code)原則仍應適用於依IGC章程建造，MSC 111將審議對SOLAS公約第II-1章規則56修正案草案以及相關應用準則。

制定以目標導向的海上自主水面船舶(MASS)章程

議程5

- 本屆委員會已完成MASS章程中18個章節的制定，僅剩「人為因素」相關章節尚待定稿，而另一個關鍵決議為「無人海上自主水面船舶(unmanned MASS)應具備協助遇險人員的能力」。因此，即便無船員在船，亦須具備實施搜救行動(SAR operation)的計畫。
- 值得注意的是MASS章程將作為SOLAS公約的補充文件，並不會自動放寬SOLAS公約的任何規範要求。若需要豁免SOLAS公約相關條文，須於核准程序中與船籍國協議確認。
- 非強制性MASS章程的後續討論，預定於2025年秋季召開休會期間工作小組會議，將著重討論「人為因素」的相關議題。此非強制性章程預計將於2026年5月召開的MSC 111正式通過，並進入經驗累積階段，最快將於2032年1月1日起作為強制性章程生效。

建立溫室氣體(GHG)減排的安全管理法規架構

議程8

- 更新替代燃料與新技術之障礙與缺口對應建議表，詳細彙整現行替代燃料(如氨、甲醇、HTL、FT柴油等在安全層面存在的監管缺口與障礙。
- 制定優先排序與次委員會分工原則，明確將具體工作分派至3個次委員會：
 1. 貨物和貨櫃運輸次委員會(CCC)負責審議運輸危險品與氣體燃料；
 2. 船舶系統和設備次委員會(SSE)負責火災安全與設施；
 3. 船舶設計和建造次委員會(SDC)負責船舶設計與建造。
- 針對現行準則進行修訂：
 1. 建議對《船舶使用甲醇/乙醇作為燃料之安全暫行準則》(Interim Guidelines for the Safety of Ships Using Methyl/Ethyl Alcohol as Fuel)(MSC.1/Circ.1621號通函)進行修正，以補足目前針對此類燃料的安全規範缺口(Gap G-3)；
 2. 就脂肪酸甲酯(fatty acid methyl esters, FAME)燃料，將相關資訊提交MEPC與PPR進行討論分析；
 3. 通報國際標準組織(International Organization for Standardization, ISO)，指出HTL、FT柴油、熱解油與氨燃料等標準尚未完善，建議展開相應工作。
- 核能船舶技術納入評估範圍，建議修訂1981年《核子動力商船安全章程》(Code of Safety for Nuclear Merchant Ships)(A.491(XII))，因應當前技術發展，並同時考慮修訂SOLAS公約第VIII章。

MSC 110 因應建議

- 本屆委員會通過若干強制性文書修正案草案，其中包括SOLAS公約規則V/23有關引水人登離船裝置性能標準的更新，儘管我國當前法規並未對登離船裝置之性能標準訂定明確規範，但實務上驗船協會以及相關船舶檢查皆會以此公約規範作為依據，因此須留意此修正案生效之日期，以確保引水人和其他人員登離船之安全。
- 本屆委員會亦SOLAS公約第II-1章新增「氣體燃料」的定義，並討論建立溫室氣體(GHG)減排的安全管理法規架構，以因應新興替代燃料的發展，支持達到淨零碳排的目標，同時確保替代燃料，尤其是氣體燃料的安全監管。建議持續關注此議題之發展，並評估將氣體燃料等安全性規範納入相關船舶檢查法規的必要性及可行性。
- 本屆委員會已完成了MASS章程中18章節的制定，並做成一項關鍵決議，即「無人海上自主水面船舶應具備協助遇險人員的能力」，換言之，即便無船員在船，也應具備實施搜救行動的計畫。此外，MASS章程將會作為SOLAS公約的補充文件，並不會放寬SOLAS公約的任何規範要求。建議主管機關在制定MASS相關國內法律規範時，應注意上述決議及解釋，避免國內與國際規範產生歧異或落差。

下屆會議期程

MSC 111

預計於2026年5月13日
至22日舉行

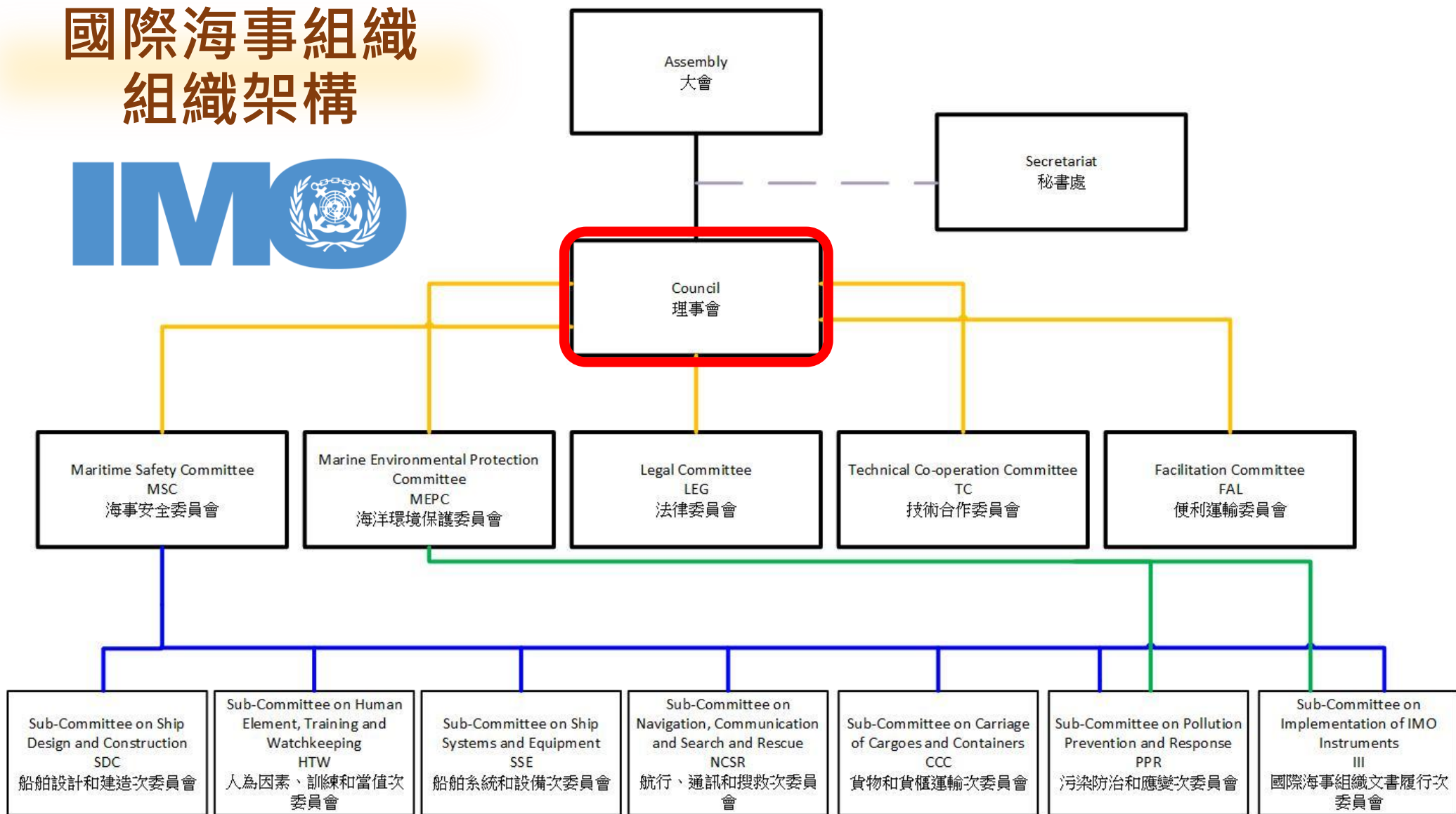


Source: IMO

國際海事組織 理事會 第134屆會議

International Maritime Organization
Council
134th session
C 134
7-11 July 2025

國際海事組織 組織架構



資料來源:國際海事公約研究中心自行繪製

理事會

(Council, C)

- 理事會(Council)是國際海事組織的執行機構，在大會領導下負責監督IMO組織的工作，在大會休會期間代行大會之所有職權，惟依《國際海事組織公約》第15(j)條規定，大會向各國政府就海上安全與防止污染事項提出建議的職權除外。理事會由40個會員國組成，由大會選舉產生，任期2年。2024-2025年理事會成員國有：
- (a)類為提供國際航運服務方面具有最大利益之10個國家：中國、希臘、義大利、日本、賴比瑞亞、挪威、巴拿馬、韓國、英國、美國；
- (b)類為國際航運貿易方面具有最大利益之10個國家：澳洲、巴西、加拿大、法國、德國、印度、荷蘭、西班牙、瑞典、阿拉伯聯合大公國；
- (c)類為未在(a)或(b)類中當選、但對航運或航行具有特殊利益，且其當選可確保全球主要地理區域均獲代表之20個國家：巴哈馬、孟加拉、智利、賽普勒斯、丹麥、埃及、芬蘭、印尼、牙買加、肯亞、馬來西亞、馬爾他、墨西哥、摩洛哥、秘魯、菲律賓、卡達、沙烏地阿拉伯、新加坡、土耳其。

C 134議程-1

議程編號	議程內容	議程編號	議程內容
議程1	通過議程	議程7	國際海事組織公約綜合文本
議程2	秘書長關於全權證書的報告	議程8	加強多語言能力
議程3	議事規則	議程9	加強全球綜合航運資訊系統
議程4	戰略和規劃： (a)戰略和規劃； (b)內部監督、道德和聯合稽查小組	議程10	國際海事組織船舶識別碼方案
議程5	資源管理： (a)人力資源事宜 (b)財務報告 (c)會員國會費報告	議程11	國際海事組織會員國稽核方案
議程6	2026-2027年成果導向預算	議程12	海事安全委員會報告

C 134議程-2

議程編號	議程內容	議程編號	議程內容
議程13	海洋環境保護委員會報告	議程19	大會相關事項： (a)第34屆會議的暫定議程 (b)第34屆會議的籌備工作 (c)理事會向大會提交之報告草案，內容涵蓋第33屆會議的工作進展 (d)《大會議事規則》修正案草案
議程14	便利運輸委員會報告	議程20	對外關係： (a)與聯合國及各專門機構的關係 (b)與政府間及非政府組織的關係 (c)國際海事組織設立之國際日 (d)國際海事組織獎項
議程15	法律委員會報告	議程21	保護重要航道
議程16	技術合作委員會報告	議程22	公約狀態報告
議程17	1972年倫敦公約締約方協商會議與1996年倫敦公約議定書締約方會議報告	議程23	理事會下兩屆會議(C 135和C 136)地點、日期及期程
議程18	全球海事訓練機構 (a)世界海事大學 (b)國際海事組織國際海事法研究所	議程24	補充議程項目(如有)

IMO船舶識別碼方案與船舶噸位評估

議程10

- 針對相關法規架構進行檢討後，擬具了2項決議草案：
 1. 一項整合「IMO船舶識別碼方案」與「IMO公司及登記船東識別碼方案」的決議草案，旨在消除表述不一致的問題，並提升執行效率；
 2. 一項修正「船舶噸位評估方式」及「會員國分攤款項機制」的決議草案，目的是提升噸位計算的準確性，並優化基於噸位所分配的會員國分攤款項比例。
- 理事會邀請秘書長將這2項大會決議草案修訂後，提交至下屆理事會(C 135)審議，以利後續獲得批准並提交大會第34會議通過。

IMO會員國稽核方案(IMSAS)

議程11

- IMSAS時程安排
 - 批准經修訂之整體稽核時程表，其中包括將海地、莫三比克與葉門的稽核延後至2026年初進行，並將伊朗與以色列的稽核重新安排至第二輪稽核週期的起始階段。理事會亦鼓勵已接受稽核的會員國授權秘書處公開其稽核報告，包括最終稽核報告。
- 批准IMSAS第二輪週期之修訂架構
 - 第一輪週期預計將於2026年完成。進入第二輪週期之前，會員國稽核方案聯合工作小組(Joint Working Group on the Member State Audit Scheme, JWGMSA)已針對IMSAS架構與程序(IMSAS Framework and Procedures)(A.1067(28)號決議)進行審查並提出擬議修正。
 - 理事會已通過JWGMSA第9屆會議報告，包括對IMSAS架構與程序的擬議修正。經修正之《IMO會員國稽核方案之架構與程序》(Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme)及其相關大會決議草案，將提交大會第34屆會議(A 34)以供通過。

IMO公約狀態

議程22

- 通過敦促會員國接受2021年《國際海事組織公約》修正案之大會決議草案，並提交大會第34屆會議審議通過。該修正案係於大會第32屆會議(A 32)透過A.1152(32)號決議通過，主要內容包括：
 1. 將理事會成員由40席擴增至52席；
 2. 延長理事會會員之任期；
 3. 增列3種語言版本為《國際海事組織公約》之正式文本。
- 該修正案需經IMO三分之二會員國(即117國)接受後方可生效，而截至目前已有32個會員國完成接受程序。
- 支持以下2項IMO公約盡速生效的相關推動工作：
 1. 《1996年國際海上運輸有毒有害物質損害責任和賠償公約之2010年議定書》(Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996)(簡稱2010 HNS Protocol)；
 2. 《2012年開普敦協議》(2012 Cape Town Agreement)。

C 134 因應建議

- 本屆理事會已批准IMSAS第二輪週期稽核時程表，其稽核時間週期為2026-2033年，為期8年。稽核次序已根據第一輪稽核成果、航運活動密度與法遵風險進行排序，不再完全沿用第一輪次序。在第二輪稽核週期中，IMO要求被稽核國在稽核開始之前，需先在GISIS完整填報相關資料(如立法、行政與執法架構、主管機關概況等)，稽核內容亦會更緊密連結正規安全評估(Formal Safety Assessment, FSA) 所揭示之風險舉證與資源配置評估，因此建議主管機關為預備參與稽核應強化航政主管機關資訊統整機制，預先整理GISIS所需資料，如法規總覽、權責機關清單與分工表、執法統計數據等。
- 第二輪稽核週期將評估被稽核國「主管機關能力建設機制」，包括實施STCW公約訓練監管的程序標準化、安檢人員或港口國檢查官員之持續職能培訓、獨立稽核追蹤制度之完備性等，建議主管機關可評估預先導入獨立審查機制。而第二輪稽核將全面實施稽核報告逐年摘要公開制度，各被稽核國隊為解決事項提出具體行動計畫，若未改善，IMO可能會公開發布「不符合公告」。IMO秘書處預計將於2026年上半年發布IMSAS稽核第二輪詳細操作手冊，其中將說明自評格式與稽核查檢表。宜密切注意相關資料的發布，以及早進行模擬稽核演練。

下期會議期程

C 135

預計於2025年11月19
日至21日舉行

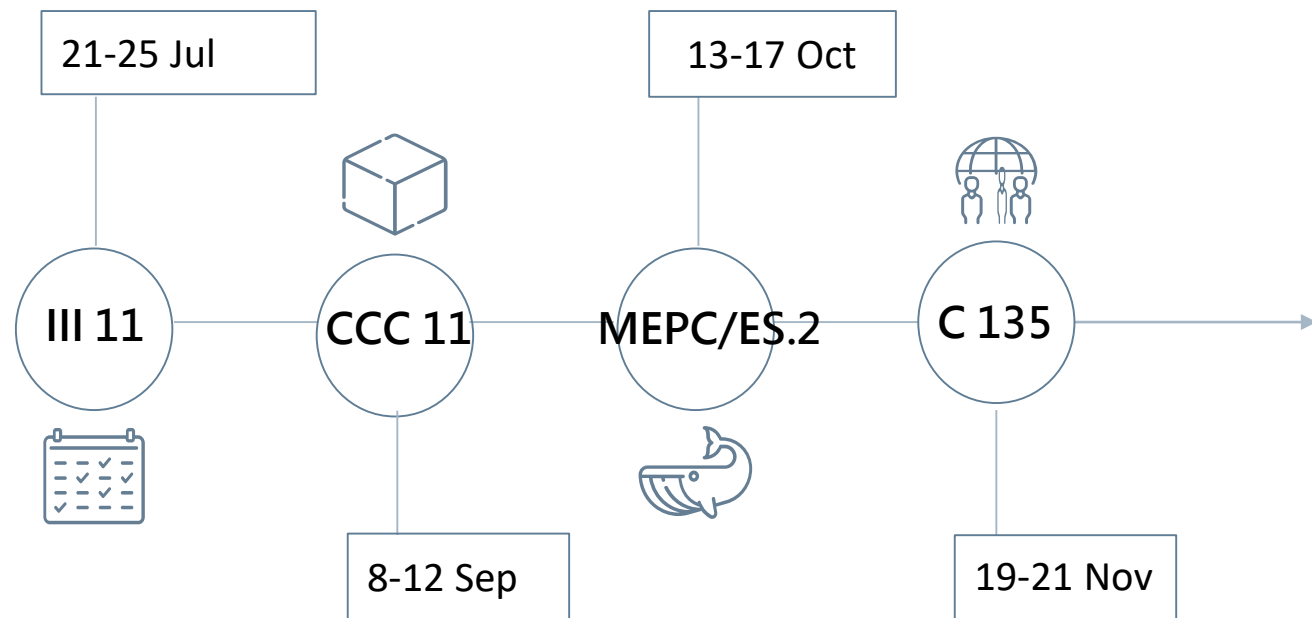


Source: IMO

下期預告

III 11

於2025年7月21日至25日舉行



參考資料

1. American Bureau of Shipping (ABS), News Brief: MSC 110. https://absinfo.eagle.org/acton/ct/16130/s-10e6-2506:0/Bct/l-0d79/l-0d79:1a4b/ct1_0/1/lu?sid=TV2%3AIIJEEeJyqw
2. Det Norske Veritas (DNV), IMO Maritime Safety Committee (MSC 110). <https://www.dnv.com/news/2025/imo-maritime-safety-committee-msc-110/>
3. InterManager, Summary report on IMO Maritime Safety Committee MSC 110. <https://www.intermanager.org/2025/06/imo-committee-meeting-msc-110-18-27-june-2025-167164/>
4. Lloyd's Register (LR), IMO Maritime Safety Committee (MSC 110) Summary Report. <https://maritime.lr.org/MSC-110-Summary-Report>
5. ClassNK, Preliminary Report of MSC 110. https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/info_service/imo_and_iacs/MSC110_sumE.pdf
6. IMO, Marine Environment Protection Committee (MEPC 83), 7 to 11 April 2025. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-83rd-session.aspx>

參考資料

7. IMO, Council, 134th session (C 134), 7 to 11 July 2025. <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/council-134th-session.aspx>
8. InterManager, Summary report on IMO Council C 134. <https://www.intermanager.org/2025/07/imo-council-meeting-c-134-summary-report-167274/>
9. 財團法人驗船中心，〈MSC 110會議快報〉。 <https://www.crclass.org/wp-content/uploads/2025/07/MSC110%E6%9C%83%E8%AD%B0%E5%BF%AB%E5%A0%B120250627-final.pdf>
10. IMO, Symposium explores autonomous technological solutions for maritime vessels. 19 June 2025. <https://www.imo.org/en/mediacentre/pages/whatsnew-2275.aspx>
11. IMO, Bonn climate talks hear updates on IMO net-zero regulations, 20 June 2025. <https://www.imo.org/en/mediacentre/pages/whatsnew-2278.aspx>
12. SAFTY4SEA, 2024 Paris MoU Annual Report, June 30, 2025. <https://safety4sea.com/2024-paris-mou-annual-report/>
13. Paris MoU, 2024 Paris MoU Annual Report “Progress and performance; highlights of the Paris MoU 2024.” 1st of July 2025. <https://parismou.org/2025/07/2024-paris-mou-annual-report-progress-and-performance-highlights-paris-mou-2024>

感謝聆聽

國立高雄科技大學
國際海事公約研究中心



Center for International Maritime Convention Studies

