

工作項目 B-2：國際海事諮詢會議專區更新

一、國際海事組織(IMO)便利運輸委員會第 50 屆會議(FAL 50)

IMO 便利運輸委員會第 50 屆會議(Facilitation Committee 50th session, FAL 50)於 2026 年 3 月 23 日至 3 月 27 日於英國倫敦總部召開，討論重點議題如下：

(一) 同意制定新的海事數位化策略(maritime digitalization strategy)，並擬具草案將提交海事安全委員會(Maritime Safety Committee, MSC)、海洋環境保護委員會(Marine Environmental Protection Committee, MEPC)及法律委員會(Legal Committee, LEG)批准與贊同

數位化在海事產業多個領域具有提升效率之潛力，包括船舶設計、船舶營運及港口營運，同時亦為推動海事減碳過程中的關鍵要素。

IMO 已確認有必要制訂一套完整的海事數位化全面性策略，旨在將數位化確立為 IMO 之整體性政策，並納入組織戰略計畫，適用於所有委員會及相關作業流程，並指示 FAL 負責推動相關工作。

FAL 50 已原則上同意《海事數位化戰略》(Strategy on Maritime Digitalization)草案，並同意將該草案提交 MSC 111、MEPC 85 及 LEG 114 審議，並以於 2027 年大會第 35 屆會議(A35)通過為目標。

FAL 50 進一步同意於 2026 年 5 月召開之 MSC 111 後，重新設立通訊小組，持續推動 IMO 海事數位化戰略之研擬，並授權該小組擬定支援戰略落實之行動計畫。此一通訊小組亦被指示評估 IMO 海事數位化戰略是否以及如何與 IMO 2024-2029 年經修訂之戰略計畫(Revised Strategic Plan)相互對齊，包括檢視是否有必要進行相關修正，或與既有戰略方向進行整合；該通訊小組將於 FAL 51 提交報告。

(二) 啟動制定以目標導向為架構，且非強制性之《海事網路安全章程》(Maritime Cyber Code)相關工作，此章程預計於 2028 年完成，並應具備彈性，使締約國得依區域或國內需求進行調整

隨著技術複雜性持續提升，海事部門有必要採取措施，以防範與因應因數位化、系統整合及自動化所帶來之現有和新興威脅與脆弱性。

IMO 決定制定一套以目標導向為架構、且屬於非強制性之《海事網路安全章程》(Maritime Cyber Code)，預定於 2028 年完成。此章程擬在 IMO 既有工作基礎上進一步發展，以支援海事部門因應新興網路安全挑戰，涵蓋港口設施、船舶營運以及船岸介面(ship-to-shore interface)之安全運作。此章程完成後，預計將設置「經驗累積階段」(Experience Building Phase, EBP)，以蒐集各締約國在實施過程中的經驗與教訓。相關工作將由 FAL 主導，並由 MSC 提供技術支援，以整合兩委員會之專業。

此外，FAL 50 同意建議成立通訊小組，以擬定《海事網路安全章程》之發展路徑圖(roadmap)、界定適用範圍(scope of application)，並啟動章程草案之研擬工作。通訊小組預計於 2026 年 7 月召開之理事會(Council)第 137 屆會議(C 137)批准後成立，並將向 FAL 51 提交報告。之後將視 C 137 批准情形，預計可於 2027 年成立休會期間工作小組，以加速《海事網路安全章程》之研擬進程。

(三) 通過新版《國際海事組織(IMO)便利和電子商務綱要》(IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business)，其中納入多項新增資料集(data sets)

《IMO 便利和電子商務綱要》(IMO Compendium)旨在標準化船舶、港口及利益相關者間電子資料交換，透過定義 IMO 資料集(Data Sets)與參考模型(Reference Model)(註 1)，該綱要為全球航運提供統一的格式與語意(Semantics)。此架構使不同利害關係人之資訊系統(IT systems)間的系統語意得一致性與交換效率，是推動海事單一窗口(MSW)及港口社群系統(PCS)標準化與協調的核心基礎。

FAL 50 審查《IMO 電子商務綱要》之推動進展，並認定其為支援海事數位化之長期且持續性產出(permanent and continuous output)，建議自 2028 年起將其相關成本納入 IMO 常設預算。

本次委員會通過更新版本之《IMO 電子商務綱要》，內容包括修訂及新建之 IMO 資料及(data sets)、子模型(sub-models)及代碼清單(code lists)。並指示數據統一專家組(Expert Group on Data Harmonization, EGDH)第 14 屆會議研擬有關「船員健康適任證書」(medical fitness certificates)之額外/新增資料元素與子模型，並提交 FAL 51 審議。

FAL 50 亦同意持續推動 IMO 資料集之高階業務流程(high-level business process flows)與描述之相關工作，並重新設立通訊小組，向 FAL 51 提交報告。此外，FAL 同時通報已建置之 IMO 綱要代碼清單平台(IMO Compendium Code List Platform)，並邀請會員國進行測試並提供意見回饋。

《IMO 電子商務綱要》現行版本及更新版本之內容：

目前版本（經 FAL 49 批准）之《IMO 電子商務綱要》，包含：

1. 29 項資料集(data sets)
2. 約 950 項資料元素(data elements)
3. 85 項業務規則(business rules)
4. 以及由 IMO 負責之 42 項代碼清單(code lists)

最新版本之《IMO 電子商務綱要》已獲通過，並新增以下資料集：

1. 氣象與海洋觀測資料(Meteorological and oceanographic observations)
2. 郵件託運交付單（依據萬國郵政聯盟公約及其現行規章）
3. 船舶衛生證書（依據《國際衛生條例》）
4. 與船員相關資訊及 STCW 證書（尚在研擬中）

(四) 通過一項修正《便利國際海上運輸公約》之決議，內容與公共衛生相關，預計於 2028 年生效

1. 公共衛生與檢疫(Public health and quarantine)

為配合世界衛生大會決議 [WHA77.17\(2024\)](#) 所通過之 2005 年《國際衛生條例》修正案，本屆委員會通過一項決議，修正《便利國際海上運輸公約》(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, FAL Convention)(簡稱 FAL 公約)附則之建議作法 6.24(Recommended Practice 6.24)([註 2](#))，內容涉及促進船員換班、疫苗提供，以及於國際關注之公共衛生緊急事件(public health emergency of international concern)期間取得醫療照護之相關措施，此修正案預計將於 2028 年 1 月 1 日生效。

2. 預報旅客資訊(API)/訂位參考資訊(BRI)

FAL 49 原則上同意於 FAL 公約中導入預報旅客資訊(Advance Passenger Information, API)，旨在強化船員與旅客資訊管理，並同時提升邊境管制效能及營運效率。然而在實施層面上仍出現多項關鍵問題，特別是以 API 取代 IMO [FAL 表格 5 船員名單\(Crew list\)](#)及 [FAL 表格 6 旅客名單\(Passenger list\)](#)([註 3](#))之影響，以及 API 是否應具有強制性。

相關討論已取得實質進展，本屆委員會批准一項決議草案，內容涉及蒐集預報旅客資訊(API)及訂位參考資訊(Booking and Reservation Information, BRI)，此草案將提交 FAL 51 通過，並預計於 2029 年 1 月 1 日生效。目前規劃將 API 作為一項新標準納入，但決定是否蒐集 API 資料，將由各會員國自行裁量。此外，訂位參考資訊/旅客姓名紀錄(BRI/PNR)將作為一項建議作法導入，其實施亦由各締約國自行決定。為支援此一具彈性之制度設計，另擬定一項新標準，規定如公共主管機關已要求提交 API 資料，則不應再要求傳送船員名單或旅客名單。

3. 海事單一窗口(Maritime Single Windows)之強制性資安要求

船舶進出港時，海事主管機關須向到訪船舶要求提交多項申報資料([FAL.14\(46\)號決議](#))。自 2024 年起該等申報資料已透過一個標準化且協調一致

之電子環境（入口平台），即「單一窗口」，進行傳輸（[FAL.5/Circ.42/Rev.4 號通函](#)）。

有鑑於相關資訊具高度敏感性，網路攻擊風險日益成為重大關切。本屆委員會批准一項決議草案，修正 FAL 公約新增一項 1.4 標準（[註 4](#)），以建立保護海事單一窗口之強制性網路安全措施框架，並預計於 FAL 51 通過。此修正案要求締約國依其國內法，實施強制性網路安全措施，以保護海事單一窗口。此修正案將提交下一屆會議(FAL 51)通過，並預計 2029 年 1 月 1 日生效。

FAL 50 同意啟動 FAL 公約附則之後續修正工作，其規劃係以《國際衛生條例》(International Health Regulations)修正案之生效時間為基準。此議題將列入 FAL 51 議程中，目標於 2027 年完成。

此外，FAL 50 審議一項擬提交國際勞工組織特別三方委員會(Special Tripartite Committee)(STC 5)之決議，此決議反映 2006 年《海事勞工公約》(Maritime Labour Convention)修正內容及其對 FAL 公約中岸上休假(shore leave)規範之潛在影響。FAL 50 並建議會員國就新增工作項目(new output)提交提案。

註 1：IMO 資料集(IMO Data Set)：用以識別與定義支援國際航運相關監管或業務流程之資料元素集個別資料集（例如：貨物項目毛重、抵達日期與時間、下一個停靠港等）；

IMO 參考模型(IMO Reference Model)：作為開發資訊與通訊技術(ICT)系統之指引。

註 2：該建議各國政府於其國內疫苗接種計畫中，納入 IMO 有關船員疫苗接種之指引，並確保於國際關注之公共衛生緊急事件期間，船員得以取得必要之醫療照護。

註 3：IMO. CREW LIST (IMO FAL Form 5).

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/FAL%20FORM%205.docx>；

IMO. PASSENGER LIST (IMO FAL Form 6).

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/FAL%20FORM%206.docx>

註 4：「締約國及其相關主管機關應依其國內法，實施強制性網路安全措施以保護單一窗口系統；該等措施應採技術中立原則」"Contracting Governments and their relevant authorities shall implement mandatory cybersecurity measures to safeguard single windows, taking into account their national legislation. Such measures shall be technologically neutral."

參考文件：

1. Bureau Veritas (BV). IMO Facilitation Committee 50th (FAL 50) Summary Report.
<https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/imo-facilitation-committee-50th-fal-50-summary-report>
2. Det Norske Veritas (DNV). IMO's Facilitation Committee (FAL 50).
<https://www.dnv.com/news/2026/imos-facilitation-committee-fal-50/>
3. IMO. Facilitation Committee (FAL), 50th session, 23-27 March 2026.
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/fal-50th-session.aspx>
4. IMO. Facilitation Committee (FAL 50) - Closing remarks.
<https://www.imo.org/en/mediacentre/secretarygeneral/pages/fal-50-closing-remarks.aspx>

5. InterManager, Summary report on Facilitation Committee (FAL 50).
<https://www.intermanager.org/2026/03/imo-facilitation-committee-meeting-23-27-march-2026-168933/>
6. Lloyd's Register (LR). FAL 50 Summary Report. <https://maritime.lr.org/FAL-50-Summary-Report>
7. SAFETY4SEA. IMO FAL 50: Key outcomes. <https://safety4sea.com/imo-fal-50-key-outcomes/>
8. 航貿周刊，IMO 通過海事數位化戰略 強化資安與單一窗口機制。(記者周家仰／綜合報導)，日期：2026-04-02。 <https://shippingdigest.tw/news/20260402n1/>

二、國際海事組織法律委員會第 113 屆會議 (LEG 113)會議重點

IMO 法律委員會(The Legal Committee, LEG) 負責處理 IMO 的各項法律相關事務。這包括與船舶營運相關的責任與賠償問題，例如損害、污染、乘客索賠及沉船打撈。該委員會亦處理海員相關事務，包括海員的公平待遇，以及影響航行安全的海上非法活動等問題。

IMO 法律委員會第 113 屆會議(LEG 113)於 2026 年 4 月 13 日至 4 月 17 日召開，會議重點如下：

(一) 確認現行 IMO 責任與賠償制度對替代燃料事故之涵蓋仍有不足，並同意設立通信小組，持續研議替代燃料用於船舶營運與推進時之責任與賠償制度後續處理方向

LEG 112 批准新增一項工作產出，針對替代燃料用於船舶營運與推進時，現行 IMO 責任與賠償制度之適用性進行檢討。由相關利害關係方組成之工作小組，就現行責任公約之適用範圍完成一份全面性檢視與比較，其中包括：

- (1) 《2001 年燃油污染損害民事責任國際公約》(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, BUNKERS 2001)；
- (2) 《油污損害民事責任國際公約》(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, CLC)；
- (3) 《2010 年國際海上運輸有毒有害物質損害責任和賠償公約》(International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, HNS Convention)；
- (4) 《海事求償責任限制公約》(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC)；
- (5) 《2007 年奈洛比國際船舶殘骸清除公約》(Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, NAIROBI WRC 2007)。

上述分析就各公約涵蓋之損害類型、適用物質、責任限制、責任主體及修正程序進行比較，其主要發現如下：

- (1) 《2001 年燃油污染損害民事責任國際公約》：僅適用於碳氫化合物礦物油，未涵蓋人身傷害及死亡損害。
- (2) 《油污損害民事責任國際公約》：僅適用於持久性碳氫化合物礦物油（不論作為貨物或燃油），未涵蓋人身傷害。
- (3) 《2010 年國際海上運輸有毒有害物質損害責任和賠償公約》：未涵蓋第三人請求。
- (4) 《海事求償責任限制公約》：對於以散裝貨物方式運輸、且已列入公約範圍之

替代燃料，已有相對充分之責任規範。然而對於用作船舶推進或營運之燃料，則尚未涵蓋；

整體而言，現行制度對於涉及船舶營運或推進所使用替代燃料之事故，尚未能提供充分因應規範。

LEG 113 同意就本議題設立通訊小組，此通訊小組之任務係進一步審議本屆會期所提交相關文件涉及下列事項之提案：

- (1) 另立一項獨立工作產出，以研議核燃料民事責任制度；
- (2) 進行缺口分析，以辨識 HNS 公約尚未涵蓋之物質；
- (3) 研議將替代燃料責任與賠償制度納入 BUNKERS 公約之提案；
- (4) 研議修正制度，以確保原住民族文化損失(Indigenous Cultural Loss)亦受涵蓋；
- (5) 就液化天然氣(LNG)之分類納入科學面向考量；
- (6) 研擬有關 BUNKERS 公約如何適用於生質燃料混合燃料(biofuel blends)及合成燃料之指南；
- (7) 探討界定生質燃料混合燃料責任之可能路徑，包括：
 - ①. 對 CLC 公約及 BUNKERS 公約中「碳氫化合物礦物油」一詞作成統一解釋；
 - ②. 建立涵蓋生質燃料及生質燃料混合燃料之新國際制度；
 - ③. 在 MEPC 於 2025 年就生質燃料混合燃料完成技術工作基礎上，由 LEG 提出過渡性指南；
 - ④. 由產業界自願建立有關生質燃料事故之協議，其內容可比照現有責任公約之相關規定，以於完整制度建立前先行填補制度缺口。

(二) 持續關注船員遭棄置案件增加之趨勢，重申《2006 年海事勞工公約》

(Maritime Labour Convention, MLC, 2006)財務擔保機制及 IMO/國際勞工組織(International Labour Organization, ILO)聯合資料庫之重要性，並同意推動示範性標準作業程序，以支援案件更迅速且更具協調性之處理。

船員遭遺棄仍為 LEG 113 之核心關切議題之一，相關資料顯示，通報案件數持續增加。在 2025 年即新增 310 件船員遭棄置事件，而 2026 年初之統計數據亦顯示情勢仍在進一步惡化。

會中討論再次凸顯《2006 年海事勞工公約》(Maritime Labour Convention, MLC, 2006)下有效財務擔保安排之重要性。委員會強調具備符合規範之財務保證，已明確證明有助於改善船員處境，並促進案件更迅速獲得處理，同時降低航運公司在營運中斷及聲譽風險方面之影響。

委員會促請船旗國及港口國加強執法，包括透過港口國管制機制強化監督；同時

亦鼓勵業界利害關係方，於船舶所有權及管理架構中確保更健全之何規措施。

此外，委員會亦同意推動建立一套示範性標準作業程序(SOP)，以支援船員遭棄置案件中更迅速且更具協調性的應處作法，使得船東、船舶管理業者及保險人在面對跨司法轄區之複雜案件時，能有更高之可預測性。

(三) 通過《船舶登記準則》，整併船舶詐欺登記、假船旗及船舶登記最佳實務相關提案，內容涵蓋所有權查核、船舶身分驗證、證書安全特徵、保險監督及全球綜合航運資訊系統(Global Integrated Shipping Information System, GISIS) 資訊交換等事項，並將透過 LEG 通函發布。

本屆委員會審議兩份準則提案，其一係著重透過審慎查核防止船舶詐欺登記及詐欺船籍登記機構之提案；其二則係著重於船舶登記一般事項之提案。

委員會同意將 2 份文件實質內容整併為一套單一之《船舶登記準則》，其目的在協助船旗國強化船舶登記程序、偵測詐欺文件，並消除詐欺登記情形。

此準則適用於從事國際航運之商船登記，並與《聯合國海洋法公約》(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)第 91 條及第 92 條第 1 項所界定之各國設立船舶登記制度之主權權利及義務相一致。此準則力求不偏向特定登記制度模式，並協助所有主管機關，不論其採行本國船籍制度或開放船籍制度，均得確保 IMO 規範，並防止「不合規船旗」(Flag of Non-Compliance, FONC)行為。準則文本架構如下：

- (1) 登記程序之治理：規定國內法律及行政架構之要求，包括指定主管機關，以及對私人登記營運者建立正式監督機制之要求。
- (2) 登記程序：規定建立並維持成文化程序及品質管理系統之要求，以涵蓋船舶登記各階段。
- (3) 所有權審慎查核：規定查核船舶所有權（包括實質受益所有權）之要求，並要求於永久登記前提出已自前一船籍登記中刪除之證明。
- (4) 制裁名單篩查：規定與聯合國及適當國家制裁名單進行交叉比對之要求。此等要求應於登記前及旗後定期辦理時予以遵守。
- (5) 船舶身分驗證：規定進行審慎查核之要求，包括將船舶 IMO 編號與連續概要紀錄(Continuous Synopsis Record, CSR)及獨立資料庫進行交叉比對。
- (6) 證書核發、安全特徵及驗證工具：規定於證書及驗證工具中納入唯一識別碼及安全特徵之要求，以利即時驗證真偽。
- (7) 船籍與保險監督：規定建立程序，以查核有效船級證書及強制保險/財務保證。擔任認可組織(Recognized Organization, RO)之驗船機構，應在船旗國授權及適當監督下核發相關證書。

- (8) 資訊來源：規定使用可信來之資訊來源及工具之要求，以於登記過程中交叉查核船舶歷史、所有權、船級、營運紀錄級受制裁狀態。
- (9) 合作與資訊分享：規定各國透過包括 GISIS 在內之平台，就登記狀態、所有全紀錄、保險資料及刪籍通知進行資訊交換，以防止船旗跳換(flag hopping)及次標準船舶重新登記。
- (10) IMO 文書之實施：規定應確保國際公約之有效實施，包括依 UNCLOS 公約第 94 條第 4 (a)項所要求之登記前檢查，以及建立對認可組織之監督計畫。

上述準則將透過 LEG 通函發布；下期會議 LEG 114 將持續就此議題進行工作，並進一步提出有關港口國管制及沿海國在打擊非法船籍登記機構方面角色之補充指引。

(四) 更新 LEG 職權範圍內有關海上自主水面船舶(Maritime Autonomous Surface Ships, MASS)之工作規劃，經確認在 MSC 111 通過非強制性 MASS 章程前，暫不推進 LEG 層級之實質規範工作，後續將再評估是否需提出條約修正或解釋。

1. 現階段推動策略

- 路徑圖審查狀態：本屆 LEG 113 會議決議暫不針對現行 MASS 路徑圖 (Roadmap) 進行修訂。
- 具體行動門檻：委員會達成共識，需待 MSC 111 屆會議正式通過「非強制性 MASS 章程 (Non-mandatory MASS Code)」後，LEG 始會採取後續實質具體行動。

2. 經驗累積階段 (EBP) 之重點工作

LEG 意識到各方意見，認為在 MASS 經驗累積階段期間，應優先針對現行國際海事文書制定實務解釋或指導原則，以應對自動化船舶運作所衍生之法律議題。

(1) 涉及之關鍵海事文書

為確保法律適用性無虞，需研議之條約包括：

- ①. 民事責任與賠償：
 - 《2001 年燃油污染損害民事責任國際公約》(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, BUNKERS 2001)
 - 《1969 年油污損害民事責任國際公約》(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, CLC 1969)
 - 《2010 年 HNS 議定書》(International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996 (and its 2010 Protocol), HNS PROT 2010)
- ②. 旅客運送、救助與殘骸清除：
 - 《2002 年關於海上運送旅客及其行李之雅典公約議定書》(Athens

Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, PAL PROT 2002)

- 《2007 年奈洛比國際船舶殘骸清除公約》(Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, NAIROBI WRC 2007)
- 《1989 年海難救助國際公約》(International Convention on Salvage, SALVAGE 1989)

③. 安全與非法行為制止：

- 《2005 年制止危及海上航行安全非法行為公約議定書》(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988 (and its 2005 Protocol), SUA 2005)

(2) 非強制性 MASS 章程之檢視要點

未來將重點檢核章程中關於 MASS 的以下規範：

- 責任歸屬 (Responsibility)：明確自動化系統與操作人員間的法律責任分配。
- 營運與技術 (Operations & Survey)：建立符合自動化特性的營運操作、檢驗與發證流程。
- 緊急應變：審視搜救 (SAR) 義務在無人化或遠端控制情境下的執行機制。

(五) 確認《2010 年 HNS 議定書》生效進程已取得實質進展

比利時、德國、荷蘭及瑞典交存批准書後，已達成 12 國門檻；後續將再確認 4,000 萬公噸分攤貨物標準，如條件符合，最快將於 2027 年 11 月 30 日生效。

➤ 《2010 年 HNS 議定書》生效里程碑與執行準備：

1. 生效時程與關鍵門檻

- 締約國達標：隨着比利時、德國、荷蘭及瑞典交存批准書，已達成 12 個締約國之首要門檻。
- 貨量核實：IMO 將於 2026 年 5 月 31 日審核分攤貨物總量是否達 4,000 萬公噸之最終標準。
- 預計生效日：若貨量達標，公約最快將於 2027 年 11 月 30 日（即條件達成後 18 個月）正式生效。

2. 強制保險與行政挑戰

- 持證義務：生效後，所有進入締約國領海之 HNS 船舶均須持有強制保險證書。
- 跨國核發：締約國須完備國內法，授權其主管機關為「非締約國船籍」之船舶核發證書。
- 行政負荷：預計生效初期需在極短時間內核發高達 65,000 份證書；各國須

預作行政準備，以避免船舶在港口遭遇不必要之延宕。

(六) 持續推動打擊次標準船之法規範圍界定作業(Regulatory Scoping Exercise, RSE)

- LEG 113 批准採主題式方法盤點現行 IMO 規範可用工具及制度缺口，並重新設立通訊小組，後續將就船舶登記、強制保險、船舶識別、船舶自動識別系統(Automatic Identification System, AIS)/遠距識別追蹤系統(Long-Range Identification and Tracking, LRIT)、船對船(Ship-To-Ship, STS)轉移作業（過駁作業）透明度及電子證書等議題持續研議。
- 宗旨與進度核心目標：法規範圍界定（Regulatory Scoping Exercise, RSE）旨在識別現行 IMO 法律框架中，可用於打擊次標準船舶（Substandard Shipping）的條款，並精確定位現有法規不足或執行未完善的「制度缺口」。
- 方法論認可：LEG 113 批准通訊小組採用「主題式方法（Thematic Approach）」進行評估，而非逐一文書審閱，並強調應明確區分法律委員會（LEG）職權與其他機構（如 MSC 或 MEPC）之行動界線。

LEG 113 針對各主題之初步評估如下：

(1) 船舶登記程序與文件(Registration Process)

- 現狀：現有決議（如 [A.1142\(31\)號決議](#)）已提供透明化框架，但落實程度不一，主因是部分國家未在 GISIS 上更新船籍登記聯絡資訊。
- 對策：推動非強制性指南或最佳實務，強化船旗國的審慎查核（Due Diligence）與資訊共享。

(2) 強制保險與責任保障 (Mandatory Insurance)

- 挑戰：雖有 CLC 1992 與 Bunkers 2001 等公約規範，但實務上難以即時查核保險證明書的有效性與可信度。
- 建議：透過 GISIS 建立集中式模組，列示經獲船旗國認可之保險人，並分享各國拒絕特定保險人之案例資訊，以及其不符合 [LEG.1/Circ.16 號通函](#) 準則之理由。

(3) 船舶識別與歷史資料 (Ship Identification)

- 問題：IMO 船舶識別編號制度面臨重複紀錄及資料不完整之技術挑戰。
- 強化：應提升資料品質與資料庫互通性，並善用《連續概要紀錄》（CSR）追蹤所有權與船旗之動態變更。

(4) 港口國管制與合規監測 (PSC & Compliance)

現行涉及港口國管制之文書，已提供進行檢查之充分法律依據，但其成

效仍取決於是否能一致落實執行。與船舶船旗移轉及暫時失去船旗有關之問題，已在 IMO 其他機構中處理中。為避免重複，RSE 目前未提出與港口國管制有關之額外行動建議。

(5) 船對船(Ship-to-Ship, STS)移轉作業及其他可能規避監督之活動

- 船對船 (Ship-to-Ship, STS) 移轉作業 (過駁作業)，係與非法營運有關之潛在關注領域之一。MARPOL 公約附則 I 規則 42 已就於領海及專屬經濟海域內進行之 STS 作業建立通知要求。然而，該等要求並不適用於公海上進行之 STS 作業，構成可能遭次標準船舶利用之潛在缺口。
- 因此，應進一步提升 STS 作業之透明度，包括探討由船旗國進行自願性或強制性通報之可能性。惟此類規範變更，原則上主要屬 IMO 其他機構之職權範圍，且須符合國際法下之管轄限制。

(6) 船舶追蹤與通報系統(船舶自動識別系統(Automatic Identification System, AIS)、遠距識別追蹤系統(Long-Range Identification and Tracking, LRIT))

- SOLAS 公約規範下有關 AIS 與 LRIT 之船舶追蹤要求，對於監測船舶動態具有關鍵作用。然而，不使用 AIS 或操縱 AIS 資訊之行為，將會削弱監管之有效性。LRIT 則為船旗國監測合規情形提供另一項工具，其通報較不易受到船上干擾。
- 若能更有效利用現有追蹤資料，並加強監測與應對之相關指南，將可在無須新增法律文書之情況下強化執法。MSC 主管 VDES、AIS、LRIT 之技術標準，而 LEG 則處理資料操縱在責任認定及證據法上所引發之法律問題。

(7) 船舶電子證書 (Electronic Certificates)

FAL 推動之電子證書、數位簽章、貨物與人員之預報電子資訊，以及統一化申報格式等措施，可協助船旗國辨識並打擊詐欺文件。應鼓勵更廣泛接受並使用符合現有 IMO 指南之電子證書，而無須另行制定新的強制性文書。

(8) 會員國稽核方案(IMSAS)制度：

- 依《國際海事組織法律文件履行章程》(IMO Instruments Implementation Code, IIC Code) (IIC 章程) 及《國際安全管理章程》(International Safety Management Code, ISM Code) (ISM 章程) 所建立之 IMO 會員國稽核方案 (IMO Member State Audit Scheme, IMSAS)，若能對稽核結果有效追蹤並提升透明度，將有助於發現船舶操作與管理上之缺失。然而，目前尚未就新增稽核機制提出具體提案

參考文件：

1. Bureau Veritas (BV), IMO Legal Committee 113th (LEG 113) Summary Report.

<https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/imo-legal-committee-113th-leg-113-summary-report>

2. BIMCO, IMO Legal Committee advances work on liability, seafarer protection and fraudulent ship registration. <https://www.bimco.org/news-insights/bimco-news/2026/04/23-imo-leg/>
3. InterManager, Summary report on Legal Committee (LEG 113). <https://www.intermanager.org/2026/04/imo-legal-committee-meeting-leg-113-held-from13-to17-april-2026-169069/>
4. Safe4Sea, IMO LEG 113 to put fraudulent vessel registration on the table. <https://safety4sea.com/imo-leg-113-to-put-fraudulent-vessel-registration-on-the-table/>
5. INTERCARGO, INTERCARGO's Brief on the Outcome of IMO LEG 113. <https://www.intercargo.org/intercargos-brief-on-the-outcome-of-imo-leg-113/>