

115年4月國際海事最新議題

➤ 國際海事組織(IMO)海事要聞

- 回顧115年3月至4月初IMO海事要聞 (p2-5)

➤ IMO 會議重點摘要

- IMO便利運輸委員會第50屆會議 (FAL 50)(p6-16)
- IMO法律委員會第113屆會議 (LEG 113)(p17-26)

IMO會員國稽核方案第二輪邁向動態化稽核

國際海事組織 (IMO) 正積極籌備啟動「IMO 會員國稽核方案 (IMSAS)」第二輪稽核計畫。基於首輪稽核經驗，新制將轉向以「數據導向」及「具回應性」為核心，旨在深化對會員國履約需求的支援。IMO第 34 屆大會已通過 [A.1211\(34\)號決議](#)採納了修訂後的IMSAS框架和程序，正式採納修訂後的框架與程序，定於2026年 6月30日起全面取代A.1067(28)號決議。此舉不僅為 2027年 7月開啟的第二輪稽核奠定基礎，更吸取了第一輪 (2016-2025年) 的實務經驗，確立了更具動態性、透明度且貼近實務需求的監管機制。

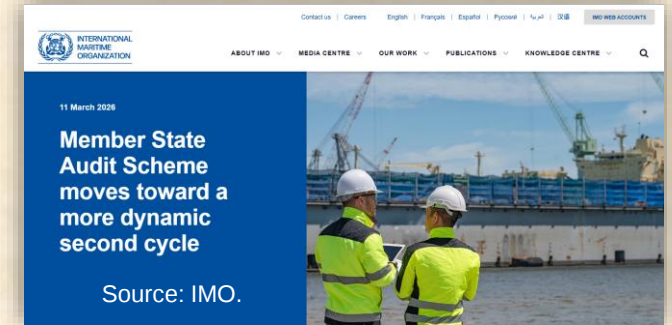
第二輪稽核方案調整部分包括：

- 以**風險為基準**的稽核方法，更好地決定會員國稽核的優先順序；
- IMSAS持續監測機制 (ICMM) 能夠與會員國進行持續互動，並提供更及時的技術支援；
- 簡化稽核流程，加強計畫、執行和報告；
- 擴大稽核衍生數據的使用，包括對綜合稽核摘要報告 ([CASR](#)) 進行更深入的分析，以發現反覆出現的挑戰並指導有針對性的技術合作。

➤ 稽核人員簡報會

為協助相關準備工作，IMO於 2026年2月3日為 IMSAS 稽核員舉辦一場線上會議，共匯集來自66個會員國125名稽核員參與。會中強調，修訂後框架和程序的通過是稽核方案的一項重要里程碑，以利為第二輪稽核奠定更好的基礎，重點內容：

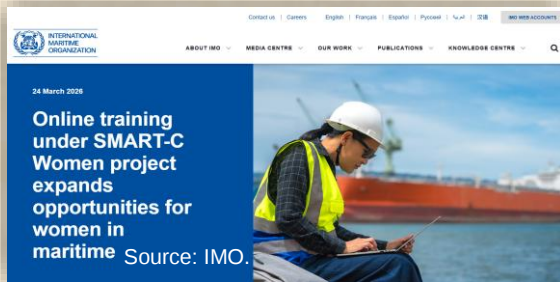
- 概述修訂後的框架；
- 重點介紹了IMSAS持續監測機制 (ICMM) ；
- 提交了稽核人員手冊的更新版本；
- 強調了數據分析對塑造未來稽核見解和指導[綜合技術合作計畫\(ITCP\)](#)下的技術合作等方面能有日益增長的作用。



補充說明

- 國際海事組織「會員國稽核方案」 (IMO Member State Audit Scheme, IMSAS) 於 2006年作為一項自願性稽核計畫啟動，並於2016年1月起成為一項條約義務。該稽核方案目的是為促進對適用國際海事組織履約文書章程 (Instruments Implementation Code, IIC Code) 會員國實施章程的一致性和有效性，並協助成員國提高其能力，同時促進提高全球和單一會員國在遵守其作為締約方的文書要求方面的整體績效。
- IMO IMSAS 持續監測機制 (IMO IMSAS continuous monitoring mechanism, ICMM)

SMART-C Women計畫線上培訓課程為海事領域女性拓展新契機



由國際海事組織 (IMO) 與韓國共同推動的「SMART-C 海事女性項目計畫」，旨在透過專業化線上培訓，為亞太地區女性開拓多元職涯路徑，進而建構更具平衡性與多樣性的海事人力資源。本年度培訓規模創下歷年之最，共吸引來自印尼、菲律賓、斯里蘭卡、東帝汶及越南等國的 40 名女性海事菁英參與，課程分別於 2026年 3月上旬及中旬兩階段辦理。本次訓練由世界海事大學 (WMU) 顧問與專家團隊親自授課，核心內容涵蓋專業職能提升與領導力培育，並深耕海事產業的包容性與公平性價值，為推動產業轉型注入關鍵動能。

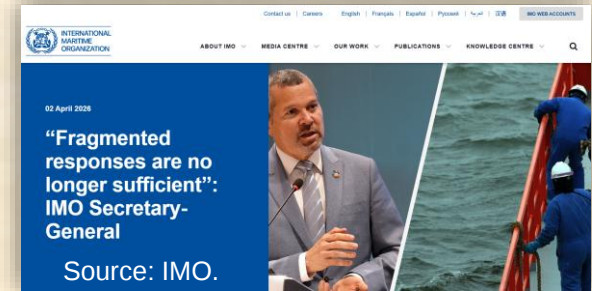
本培訓課程模組以「脫碳」、「數位化」和「性別賦權」作為三大核心主題，全面培育具備未來競爭力的女性海事人才。課程內容不僅涵蓋減排技術與替代能源，更鎖定海事單一窗口及網路安全等數位轉型關鍵領域。除技術面外，計畫更致力於破除產業內的無意識偏見，建構女性領導力的實務路徑。2026年 10月的韓國實體課程將為潛力學員提供寶貴的實作磨練機會。透過培訓、教育、全球社群連結及國家級女性賦權總體規劃的推動，SMART-C 正引領亞洲及太平洋地區女性在海事部門轉型中發揮關鍵影響力。

補充說明

- [SMART-C海事女性項目計畫 \(The SMART-C project \)](#) 為南韓政府與IMO的合作項目，主要目的是支持發展中國家的性別平等，該計畫聚焦於以下國家：斐濟、馬紹爾群島、巴布亞紐幾內亞、菲律賓、斯里蘭卡、東帝汶、東加、萬那杜和越南。SMART-C 計畫旨在打造一支更公平多元的海事人力隊伍，為實現更廣泛的航運產業目標、創新和成長，同時維持聯合國永續發展目標5（性別平等）。為了糾正性別失衡現象，並為女性在行業內創造更多機會，SMART-C Women 計畫的結構著重於區域層面，旨在透過以下方式支持東協和太平洋地區的職業女性：
 - ✓ 透過專門的線上和線下綠色技術和數位化培訓賦能女性；
 - ✓ 透過舉辦一系列國際研討會，建立全球性的交流平台。
 - ✓ 透過獎學金計畫，利用正規教育促進女性賦權。

IMO 秘書長強調「碎片化的應對已不足夠」

國際海事組織（IMO）秘書長 Arsenio Dominguez 先生嚴正呼籲各國提供外交支援，以開闢人道主義通道提供緊急援助，確保滯留於波斯灣區域的 2 萬餘名海員能安全撤離。在由英國外交部（FCDO）召開、逾 40 國外長參與的荷姆茲海峽危機視訊會議中，秘書長重申各方應恪守航行權利與自由，並強調海員的安全與福祉為國際社會的首要責任。



秘書長強調需要採取緩和局勢和海上行動方案，而不是純粹的軍事手段。「零碎的應對措施已不足以解決這場危機，當務之急是透過積極的外交接觸、尋求務實且中立的解決方案，並採取協調一致的國際行動。」目前，IMO 正致力推動一套以沿岸國合作、安全擔保及行動協調為核心的「海事撤離框架」，旨在解救受困船舶、落實船員安全輪換，並防止潛在的環境災難。

➤ IMO採取的行動

在2026年3月18日至19日國際海事組織理事會召開的特別會議之後，國際海事組織採取了以下關鍵行動：

- **保障海員航行安全：**IMO與相關國家代正對建立安全通行框架進行磋商，以協助受困海員撤離及進行船員換班（Crew rotation）。
- **沿岸國家的支持：**IMO正與該地區主動採取行動的各國合作，以確保船舶補給物資供應暢通，並協助船員獲得人道主義援助。相關聯絡窗口資訊可於IMO官網荷姆茲海峽資訊專區連結上查閱。
- **資料收集與驗證：**IMO官網設有資訊專區，其中包含經核實的船舶襲擊事件資訊、主要業界機構及國際夥伴提供的指引、受困海員的聯絡資訊，以及與全球經濟影響相關的資源。
- **支援產業協調：**IMO與航運產業相關組織之間保持密切聯繫，包括波羅地海國際航運公會(BIMCO)、國際航運商會(ICS)、國際運輸工人聯盟(ITF)、國際獨立油輪船東協會(INTERTANKO)、世界航運理事會(WSC)等，以分享資訊並在必要時協調行動。

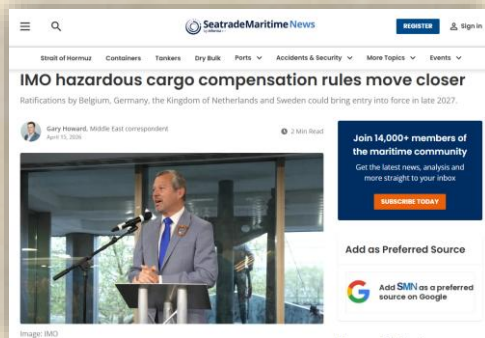
➤ 聯合國荷姆茲海峽特別工作小組

聯合國秘書長為荷姆茲海峽議題新設立一項專門工作小組(Task Force)，IMO亦是成員之一，該小組致力於制定專門用於滿足荷姆茲海峽人道主義需求的技术機制。該工作小組由聯合國副秘書長Jorge Moreira da Silva，兼項目事務署（UNOPS）執行主任負責領導，成員包括聯合國貿易暨發展會議（UNCTAD）、國際商會（ICC）和其他機構的代表以及國際海事組織的代表。

一、其他國際海事要聞

關鍵詞：有毒有害物質公約、HNS議定書

IMO有毒有害物質損害責任和賠償公約 距離生效更進一步



Source: Seatrade Maritime News.

隨著比利時、德國、荷蘭及瑞典相繼批准《2010年國際海上運輸有毒有害物質損害責任和賠償公約議定書》(2010年 HNS議定書)，這項基於「污染者付費」原則的全球責任補償制度已取得突破性進展。目前締約國總數已達 12國，已滿足了公約生效的首要門檻；而在「其中至少4國總噸位須達200萬噸」的條件上，先前批准的 8國中已有 5國達標。

該議定書旨在針對海上運輸有毒有害物質 (HNS) 所引發的污染損害、火災及爆炸風險 (包含人身傷亡與財產損失) 提供保障。其核心機制為設立「HNS 國際基金」，用於支付超出船東責任限額的賠償金額，基金資金來源則由 HNS 貨物的接收方 (貨主) 依事故發生後的實際需求分攤繳納，確保受害者能獲得充分補償。

根據該公約，單次事故的最高賠償限額總計為 2.5 億特別提款權 (Special Drawing Rights, SDR) (按目前匯率約折合 3.6 億美元)。在該架構下，登記船東對 HNS事故負有嚴格責任 (strict liability)，但其賠償額度以公約規定的責任限額為限。凡載運有毒有害物質之船舶，船東必須投保經國家認證之強制保險或提供財務擔保；據估計，全球將有約 6.5萬艘船舶須持有效之 HNS 保險證書。

IMO強調，該公約核心目標在於確保受害者能獲得「充分、及時且有效」的補償。目前公約生效的最後關鍵環節為「應攤付貨物量」之核算。依規定，當批准之締約國年度收受之應攤付貨物總量達到 4,000 萬公噸時，公約將於18 個月後正式生效。

2025年，比利時、德國、荷蘭和瑞典接收了近2,800萬噸含有有害有毒物質的貨物。現有的 8個批准國在2024年接收了2200萬噸含有有害有毒物質的貨物，如果到 5月底的審查結果顯示，2025年的接收量仍保持在1200萬噸左右，則HNS公約最早可能於2027年11月30日生效。

補充說明

- 《2010年國際海上運輸有毒有害物質損害責任和賠償公約議定書》(2010年 HNS議定書)旨在確保因應海上運輸危險和有害物質而造成的人員和財產損害、清理和恢復措施的費用以及經濟損失進行充分、及時和有效的賠償；更多資訊可參考 [HSN公約官網](#)。
- ✓ [2010 年 HNS 公約綜合文本](#) ；網[2010年 HNS議定書](#) ；[1996年 HNS公約](#) 。

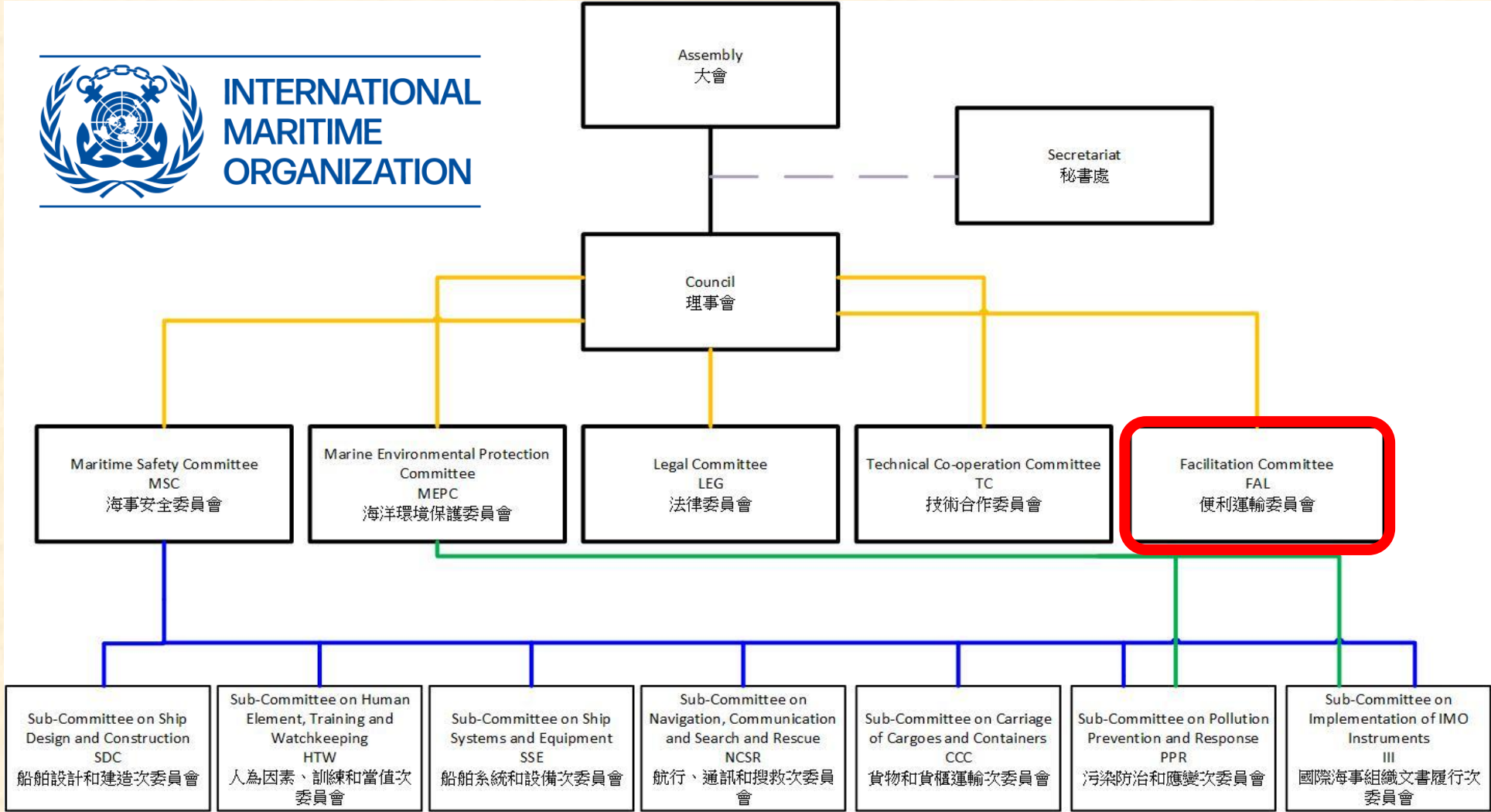


國際海事組織 便利運輸委員會 第50屆會議

International Maritime Organization
Facilitation Committee 50th session (FAL 50)
23 - 27 March 2026

二、IMO 會議重點摘要

國際海事組織(IMO) 組織架構



二、IMO 會議重點摘要

便利運輸委員會

(Facilitation Committee, FAL)

- 國際海事組織 (International Maritime Organization, IMO) 架構下5大委員會之一。
- 便利運輸委員會 (Facilitation committee, FAL) 負責處理國際海上交通便利化有關的事項，包括船舶、人員及貨物進出港、停泊及離港等事宜。FAL 委員會亦處理電子商務相關事務，包括「單一窗口」概念，並致力確保在監管與促進國際海運貿易之間取得適當平衡。。



Photo by IMO on Flickr

二、IMO 會議重點摘要

FAL 50會議議程-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	審查和修訂《國際海事組織(IMO)便利和電子商務綱要》，包括增加電子商務解決方案
議程2	其他國際海事組織(IMO)機構的決議	議程8	制定海事數位化的全面性策略
議程3	審議和通過公約擬議修正案	議程9	修訂《海事網路風險管理準則》(MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2號通函)並確定提升海事網路安全的後續步驟
議程4	《便利國際海上運輸公約》修正案以在海運中導入預報旅客資訊(API)/訂位參考資訊(BRI)概念	議程10	在便利運輸委員會職權範圍內之文書中處理海上自主水面船舶(MASS)的措施
議程5	《便利國際海上運輸公約》修正案以導入強制性資通安全措施，藉以保障海事單一窗口之安全	議程11	制定對《經修訂之防止和打擊國際海上交通船舶走私毒品、精神藥物及前體化學品準則》(FAL.9(34)號決議和MSC.228(82)號決議)修正案
議程6	單一窗口概念的應用	議程12	制定《經修訂之防止偷渡者登船及責任分配以妥善解決偷渡案件準則》(FAL.13(43)號決議和MSC.448(99)號決議) 修正案

二、IMO 會議重點摘要

FAL 50會議議程-2

議程編號	議程內容	議程編號	議程內容
議程13	不安全的海上混合移民	議程17	工作計畫
議程14	審議和分析海上獲救人員和偷渡人員的報告和資訊	議程18	選舉2027年主席和副主席
議程15	與便利海上運輸有關的技術合作活動	議程19	任何其他事項
議程16	適用委員會關於組織和工作方法的程序	議程20	審議委員會第50屆會議報告

《便利國際海上運輸公約》(FAL公約)修正案

議程3、4

- **公共衛生與檢疫**：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)，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。
- **預報旅客資訊(API)/訂位參考資訊(BRI)**：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。

海事單一窗口強制性資安措施

議程5

- 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，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。

補充說明

海事單一窗口(Maritime Single Windows, MSW)係由海事主管機關設置之一站式數位平台，用以促進船舶與政府機關間之資訊交換。該系統為簡化船舶進港、停泊及離港程序之核心基礎設施。本次修正之目的，在於防範網路風險對該等關鍵系統之影響。

新版IMO便利化與電子商務綱要

議程7

- 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。
- 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，委員會同時通報已建置之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。

補充說明

該綱要作為一項參考模型(reference model)，旨在確保海事資料於航運資訊系統間具備標準化、一致格式及一致語意之理解，從而促進作業順暢、優化船舶進出港(port calls)流程，並支援海事單一窗口(MSWs)之運作。

海事數位化戰略

議程8

- 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(A 35)通過為目標。
- 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。通訊小組將向FAL 51提交報告。

補充說明

該策略為一項高層級文件(high-level document)，聚焦於整體原則、核心目標及行動範疇。其重點包括：強調互通性(interoperability)與系統標準化(system standardization)；促進跨組織及跨法域之資料共享(data-sharing)；建立有效之資料治理機制(data governance)。其目標在於提升作業效率並降低行政負擔，透過資料應用強化航行安全，並提升船舶環境績效；同時推動以人為本之系統設計，以因應中斷風險、網路攻擊及環境挑戰所帶來之影響。

制定《海事網路安全章程》

議程9

- 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。
- 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。

港口航海資訊準則草案

議程17

- IMO已同意啟動相關指南之制定工作，以提升港口航海資訊之品質與可取得性，並透過建立一致化之資訊蒐集與發佈機制，支援港口航行安全。該指南預期將涵蓋以下資訊內容：
 1. 港口基礎設施、碼頭及泊位資訊；
 2. 港口候泊區資訊（包括航行中及錨泊船舶）；
 3. 船舶於泊位及港內航行之限制條件（如最大允許吃水、船長、船寬及空高）
 4. 水深及潮汐資訊；
 5. 氣象資訊；
 6. 航海服務可用性（如船舶交通服務VTS、引水、拖船及繫纜作業人員）；
 7. 通訊程序；
 8. 港口緊急應變程序

此指南預計於2028年完成，並由MSC及航行安全相關次委員會共同參與研擬。

二、IMO 會議重點摘要

FAL 50 因應建議

1. 本屆委員會通過IMO海事數位化戰略 (IMO Strategy on Maritime Digitalization)，將數位化定位為IMO整體性政策，並預計納入組織2024–2029年戰略計畫，適用於MSC、MEPC及LEG等各委員會之規範發展。該策略強調資料標準化、互通性及資料治理，並以提升航行安全與營運效率為核心目標。鑑於該策略將透過後續行動計畫逐步轉化為具體規範，建議主管機關持續關注其發展進程，並檢視我國現行海事資訊系統架構及資料交換機制，是否具備與國際標準接軌之能力，以避免未來制度轉換或系統調整所產生之適用落差。
2. 本屆委員會持續推動海事單一窗口 (MSW) 實施成效之評估機制，建立至2029年之工作計畫，並導入SMART指標及GISIS回報制度，以掌握各國MSW運作效能與實際影響。同時，亦通過《FAL公約》修正案，要求對MSW實施強制性資安措施，並推動API及BRI資料申報制度及海事網路安全章程 (Maritime Cyber Code) 之發展。上述發展顯示MSW已由單純通關工具轉型為結合資料治理、資安防護與邊境管理之核心基礎設施。鑑此，建議主管機關除持續精進MSW系統功能外，亦應關注其整體治理角色之轉變，並及早盤點我國在資安法制、資料交換機制及跨機關協調架構上之因應能力，以確保制度運作兼具安全性、效率及國際接軌性。

二、IMO 會議重點摘要

下屆會議期程

FAL 51

- 預計於2027年2月15日至19日舉行。



Source: IMO

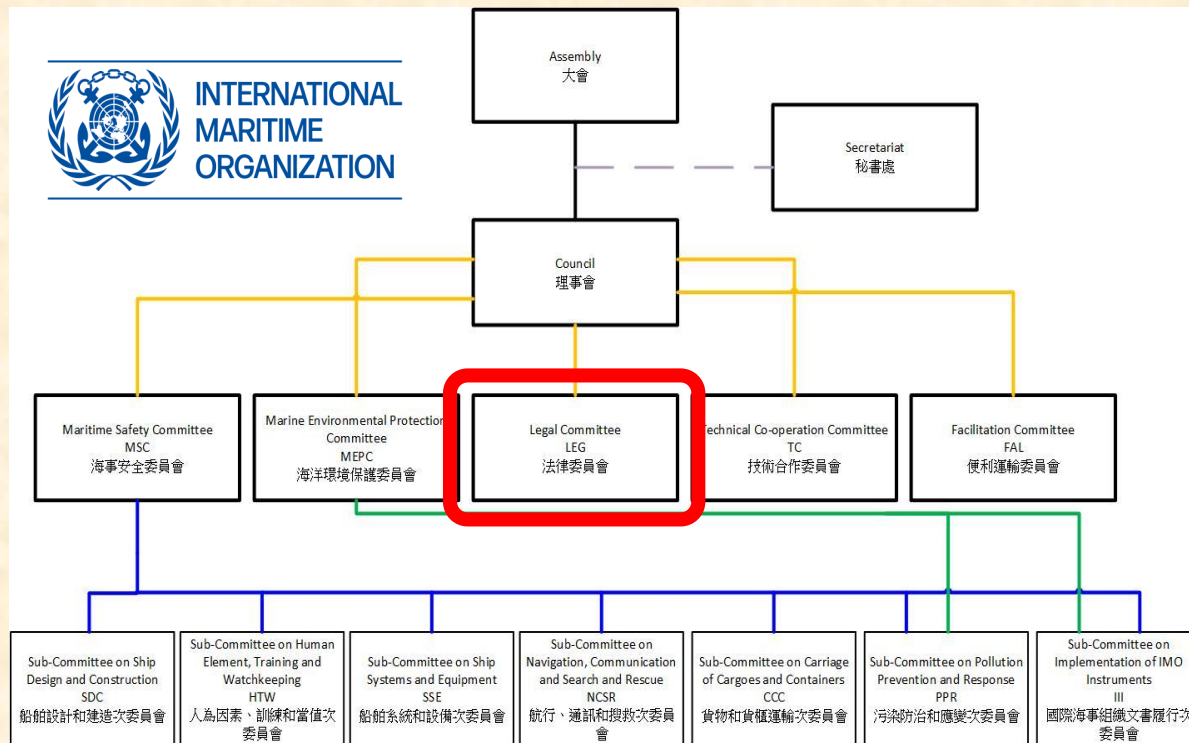


國際海事組織 法律委員會 第113屆會議

International Maritime Organization
Legal Committee 113th session (LEG 113)
13-17 April 2026

二、IMO 會議重點摘要

國際海事組織(IMO) 組織架構



資料來源:國際海事公約研究中心自行繪製

法律委員會

(Legal Committee, LEG)

- 國際海事組織(International Maritime Organization, IMO) 架構下5大委員會之一。
- 法律委員會(Legal Committee, LEG)負責處理國際海事組織(IMO)職權範圍內的任何法律事務。這包括與船舶營運有關的責任和賠償問題，包含損害、污染、乘客索賠和沉船清除。此委員會還處理船員事務，包括船員的公平待遇，以及有關影響航行安全的海上非法活動等問題。



Photo by IMO on Flickr

二、IMO 會議重點摘要

LEG 113 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6	防止船舶欺詐登記和與欺詐登記有關的非法行為的因應措施
議程2	秘書長關於全權證書的報告	議程7	海盜和持械搶劫船舶
議程3	促進《2010年國際海上運輸有毒有害物質損害責任和賠償公約議定書》（HNS議定書）生效和統一解釋	議程8	在法律委員會職權範圍內文書中解決海上自主水面船舶(MASS)問題的措施
議程4	船員的公平待遇 (a)在船員被遺棄的情況下提供財務保障，以及根據國際勞工組織(ILO)《2006年海事勞工公約》修正案取得的進展，船東在船員遭受人身傷害或死亡時合約索賠的責任 (b)在發生海事事故時公平對待船員 (c)公平對待因涉嫌犯罪而被拘留的船員	議程9	其他國際海事組織(IMO)機構的工作
議程5	與國際海事組織(IMO)文書實施相關的建議和指南: (a) 黑海和亞述海局勢對於航運和船員的影響	議程10	與海事立法有關的技術合作活動

二、IMO 會議重點摘要

LEG 113議程-2

議程編號	議程內容	議程編號	議程內容
議程11	審查源自於法律委員會的公約和其他條約文書的狀況	議程16	工作計畫
議程12	制定有關船舶登記之準則或最佳實踐作法	議程17	選舉主席團成員
議程13	針對國際海事組織(IMO)各項公約及其他可供會員國運用之文書，進行法規範圍界定評估，以進一步研擬防止非法作業（包含次標準船舶）之行動措施	議程18	任何其他事項
議程14	國際海事組織(IMO)責任與賠償制度對於替代燃料之適用性評估	議程19	審議法律委員會第113屆會議報告
議程15	因應海事安全威脅之措施		

《2010年HNS議定書》生效之促進與統一解釋

議程3

- 比利時、德國、荷蘭及瑞典告知委員會，其已交存《2010年國際海上運輸有毒有害物質損害責任和賠償公約議定書》(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)之批准書。上述國家的加入，使得該公約更接近生效，因其現已達成所要求之12個締約國門檻。2026年5月31日，締約國將向IMO秘書處提交其HNS分攤貨物資料，秘書處屆時將評估是否已符合4,000萬公噸之最低生效噸位標準。如該標準獲得滿足，此公約最早將於18個月後，即2027年11月30日生效。



Source: IMO

與船舶詐欺登記及詐欺船籍登記機構有關之非法行為 防制措施以及船舶登記準則獲最佳實務之研擬

議程6、12

- 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。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。
- 上述準則將透過LEG通函發布。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。

IMO各項公約及其他文書法規範圍界定， 以供會員國進一步防止非法作業（包括次標準船舶）之行動措施

議程13

- 法規範圍界定(Regulatory Scoping Exercise, RSE)之目的在於便是會員國可用以打擊次標準船舶之相關現行IMO規定，並指出現行規定不足或未被充分利用之缺口。本屆委員會審議了由通訊小組持續進行之RSE初步成果。
- 批准通訊小組所採用之方法論，即採主題式方法，針對各主題之初步評估如下：
 - (1) 船舶登記程序與文件、(2) 船舶強制保險與責任保障、(3) 船舶識別與歷史資料、
 - (4) 港口國管制及相關合規監測機制、
 - (5) 船對船(Ship-to-Ship, STS)移轉作業及其他可能規避監督之活動、
 - (6) 船舶追蹤與通報系統（船舶自動識別系統AIS、遠距識別追蹤系統LRIT）、
 - (7) 船舶證書與文件（包括法定證書之核發與查驗）、(8) 稽核制度。
- 已重新設立通訊小組，以持續推動 RSE 相關工作。

替代燃料相關之IMO責任與賠償制度適用性

議程14

- 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審查。就各現行責任公約之適用範圍完成一份全面性之整理與比較，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)

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。

二、IMO 會議重點摘要

LEG 113 因應建議

- 本屆法律委員會通過《船舶登記準則》，重點包括所有權審慎查核、前船籍刪除證明、IMO編號與CSR交叉比對，以及船級與保險監督。鑑於次標準船常伴隨假船旗、不實文件及規避監理等問題，主管機關宜持續留意船舶身分核驗、登記資訊比對及異常船舶辨識機制之發展。
- 本屆委員會亦指出，打擊次標準船之關鍵不一定在新增規範，而更可能在於既有制度未被充分運用，例如船籍聯絡資訊未即時更新、AIS遭關閉或操縱、STS作業透明度不足，以及既有監測資料未被有效整合運用。主管機關宜持續關注相關制度與監測工具之後續發展。
- 本屆會議亦反映，次標準船問題與保險查核及文件真實性密切相關。委員會指出，部分船舶雖持有形式上有效之保險文件，仍可能存在保險人財務能力不足或理賠不可執行等風險；另結合先前 FAL 50 所反映之海事數位化方向，主管機關宜持續留意電子證書、數位驗證及保險查核透明化之制度發展。

二、IMO 會議重點摘要

下屆會議期程

LEG 114

預計於2027年春季舉行



Source: IMO

二、IMO 會議重點摘要

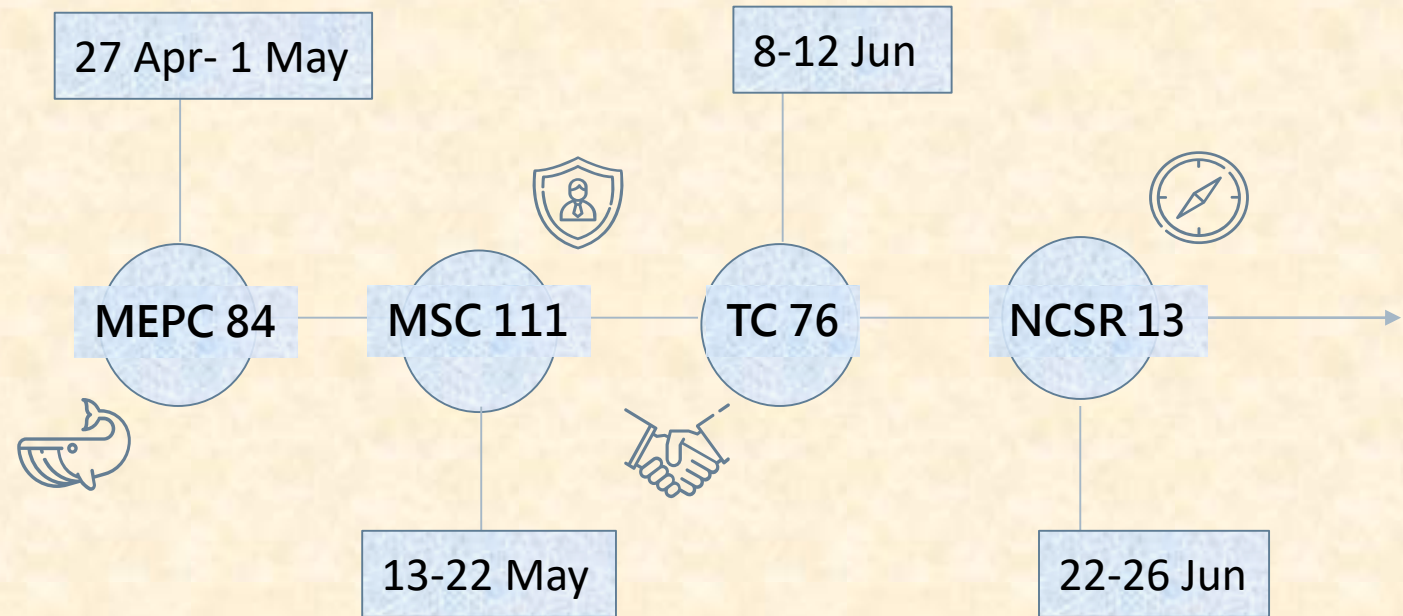
IMO會議預告

MEPC 84

2026年4月27日至5月1日舉行

MSC 111

2026年5月13日至22日舉行



二、IMO 會議重點摘要

參考資料

1. 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/>
2. 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>
3. 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>
4. Det Norske Veritas (DNV). IMO's Facilitation Committee (FAL 50). <https://www.dnv.com/news/2026/imos-facilitation-committee-fal-50/>
5. IMO. Facilitation Committee (FAL), 50th session, 23-27 March 2026. <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/fal-50th-session.aspx>
6. International Maritime Organization (IMO), IMO welcomes entry into force of the Beijing Convention. (17 Feb. 2026) <https://www.imo.org/en/mediacentre/pages/whatsnew-2425.aspx>
7. IMO. Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW 12) - Opening remarks. <https://www.imo.org/en/mediacentre/secretarygeneral/pages/htw12-opening-remarks.aspx>
8. 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/>
9. InterManager, Summary report on Facilitation Committee (FAL 50). <https://www.intermanager.org/2026/03/imo-facilitation-committee-meeting-23-27-march-2026-168933/>
10. INTERCARGO, INTERCARGO's Brief on the Outcome of IMO LEG 113. <https://www.intercargo.org/intercargos-brief-on-the-outcome-of-imo-leg-113/>
11. Lloyd's Register (LR). FAL 50 Summary Report. <https://maritime.lr.org/FAL-50-Summary-Report>
12. Safety4Sea. IMO FAL 50: Key outcomes. <https://safety4sea.com/imo-fal-50-key-outcomes/>
13. Safety4Sea. 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/>

以上為本期 國際海事最新議題重點說明 謝謝

國立高雄科技大學
國際海事公約研究中心



Center for International Maritime Convention Studies

