

115年8月國際海事最新議題

➤ 國際海事組織(IMO)海事要聞

- 回顧115年7月至8月初IMO海事要聞

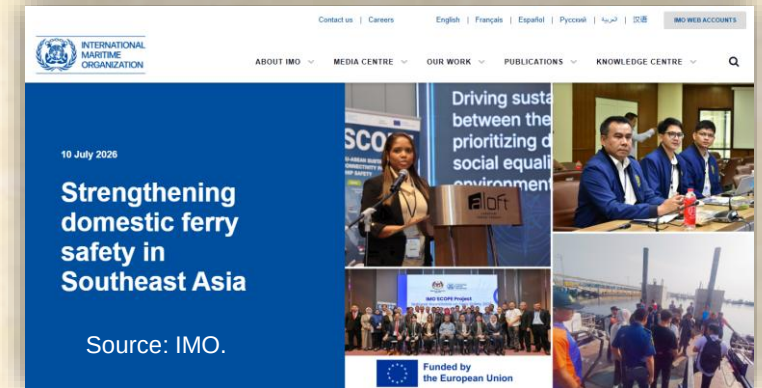
➤ IMO 會議重點摘要

- IMO理事會第137屆會議 (C 137)
- IMO國際海事組織文書履行次委員會第12屆會議 (III 12)

加強東南亞國內渡輪安全

2026年5月至7月期間，透過幾場的高階層國家圓桌會議討論國內渡輪安全議題，以展現東南亞地區在加強海上安全作業之進展。5月至6月期間分別在泰國曼谷（5月6日至7日）、印尼雅加達（6月25日至26日）和馬來西亞蘭卡威（6月29日至30日）舉行，是歐盟-東盟可持續互聯船舶互通方案（SCOPE）船舶安全項目的一部分，旨在針對各國的狀況制定策略，以推動渡輪營運的現代化。

在東協三個成員國舉行的戰略對話中，各國堅定承諾對國內渡輪運營進行現代化改造，透過以數位創新、嚴格執法和包容性基礎設施為重點的可操作路線圖，彌合地方做法與國際標準之間的差距。（有關國內郵輪安全更多資訊）



➤ 針對不同國家的渡輪安全營運策略

會議確立各國的主要戰略：

- **泰國：**策略會議制定了將泰國打造成為「世界級渡輪樞紐」的願景。該路線圖將現有的船舶檢驗法規與更強大的執法能力和強制性的乘客數位化登記相結合。
- **印尼：**海事領導人優先考慮整體安全方法，重點是傳統木製船隻（Pinisi）的現代化和擴大集中式數位艙單系統，以杜絕國內渡輪的超載/擁擠現象。
- **馬來西亞：**重點討論新的「馬來西亞國內渡輪藍圖」。主要優先事項包括規範非船級船舶的規章制度，以及建立統一的船舶登記和事故報告數位資料庫。

➤ 推動包容性安全

圓桌會議也將性別平等和社會包容（Gender Equality and Social Inclusion, GESI）之因素納入未來的安全策略中。

主要成果包括：

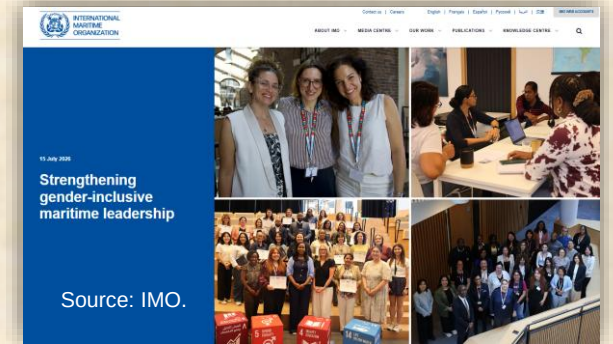
- 透過升級基礎設施（例如扶手、坡道和乘客指示牌）來提高無障礙通行能力；
- 透過專注於性別平等的做法和專門的緊急應變培訓來加強船員能力；
- 推廣《國內渡輪安全示範條例》（[MSC.518\(105\)字號決議](#)）作為支持東協各國協調國內海事安全標準的示範架構。該示範條例為國內渡輪安全提供了框架性規定，可供各國納入國家法律。其內容涵蓋一系列問題，包括證書、人員配置、安全管理、航行和通訊設備以及救生設備。各國可依自身國情和要求，對示範條例進行必要的調整。

WMU、IMO 鼓勵加強性別包容性海事領導力

由世界海事大學 (WMU) 與國際海事組織 (IMO) 和國際航運與貿易婦女協會 (WISTA International) 合作舉辦的 2026 年海事領域性別包容性領導培訓課程於 7 月 8 日結束。該計畫匯集來自 18 個國家的 23 位海事專業人士，旨在加強海事領域的領導能力，並推動性別包容性方法。

本課程旨在提升中階海事專業人員的策略領導力和專案管理能力，同時促進決策中的性別平等和包容性領導。學員來自海員、海事管理部門、港口當局、海岸警衛隊、海事教育訓練機構和產業代表。

該計畫分三個階段進行，結合了線上學習和WMU為期五天的面授課程。第一階段的線上課程透過專案設計和策略管理，向學員介紹性別包容性領導力，涵蓋批判性思考、性別平等主流化、利害關係人分析、專案規劃、風險管理、監控與評估以及高效領導力與溝通等主題。



➤ 海事性別包容性培訓計畫

該計畫由 WMU 海事教育與培訓系主任兼教務長 Momoko Kitada 教授負責設計並領導，並結合 WMU 教師與國際領導、溝通及人力資源專家。IMO指出，此計畫同時支援其全球海事能力發展及性別平等工作。在整個課程中，鼓勵學員分享各自國家和組織的經驗，從而創造出充滿活力的學習環境，促進同儕學習和國際合作。

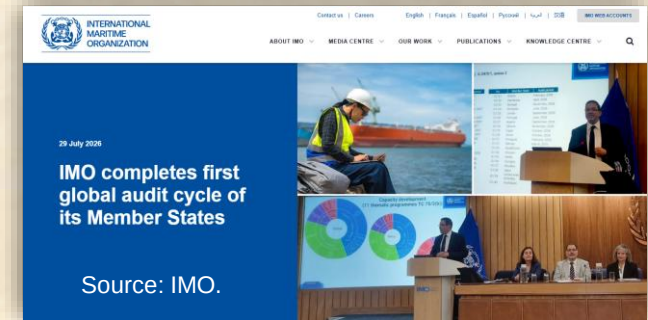
「海事領域性別包容性領導」培訓課程旨在支持IMO在全球海事領域的能力建設工作，同時推動性別平等和包容性領導力。WMU在該課程的設計和實施中發揮主導作用，體現了該校在性別平等主流化方面的專業知識，以及其致力於為海事專業人士提供知識、實踐技能和國際網絡，以有效引領組織變革，從而推動海事行業更加多元化、更具韌性和可持續性的承諾。

補充說明

- 世界海事大學 (the World Maritime University, WMU) 官網：<https://www.wmu.se/>，係作為獲IMO及聯合國大會認可的全球卓越中心，在海事與海洋教育、研究、能力建設及經濟發展方面發揮著重要作用，同時致力於提升女性在海事與海洋領域的參與度。
- 國際航運與貿易婦女協會 (Women's International Shipping & Trading Association, WISTA International)

IMO會員國稽核方案完成首輪稽核計畫(1/2)

[IMO 會員國稽核方案 \(IMSAS\)](#) 第一輪強制稽核已正式完成，預計從2027年起進入第二輪稽核制度，新制度更傾向「持續監管、風險導向與數據導向」之特性。IMSAS 首輪強制稽核完成，涵蓋168個會員國。IMSAS自2016年轉為強制性稽核以來，共完成168個會員國的稽核，相當於約 94%的IMO會員國。IMO將其形容為全球海事治理領域規模最大的集體履約評估之一。



➤ **IMSAS 稽核結果並不只是「查核缺失」，而是作為技術援助與能力建設依據。**

IMSAS的核心目的，是確認會員國是否有效執行與落實IMO相關國際公約與規則，並協助改善船旗國、港口國及沿岸國的履約能力。首輪稽核累積了大量關於各會員國執行IMO文書的資料，包括稽核發現 (audit findings)、矯正行動計畫 (Corrective Action Plans, CAPs) 以及綜合稽核摘要報告 (Consolidated Audit Summary Reports, CASRs)。IMO將透過這些資料辨識反覆出現的缺失及其根本原因，再將技術合作與能力建設資源優先配置至需求較高的會員國與議題。

➤ **稽核結果將與IMO新的「能力發展策略」直接連結。**

IMO於2025年第34屆大會採納[A.1205\(34\)字號決議](#)《能力發展策略》(Capacity-Development Strategy)，並明確將IMSAS結果作為規劃需求導向能力建設與技術合作的重要依據。因此，未來IMSAS不僅是會員國履約查核制度，也將成為IMO整體技術合作計畫及政策資源分配的重要資料來源。

➤ **第二輪IMSAS稽核行動 將於2027年7月正式開始。**

IMO已透過[A.1211\(34\)字號決議](#)採納修訂後的IMSAS框架與程序，第二輪稽核預計自 2027年7月展開，並預計持續至2036年底。新制度不再單純依固定週期進行現場稽核，而會進一步導入持續監測與風險排序機制。

補充說明

• **IMO會員國稽核方案 (IMO Member State Audit Scheme, IMSAS)** 最初於2006年以 VIMSAS (Voluntary IMO Member State Audit Scheme) 採自願性方式實施，至2016年1月1日起正式成為強制性稽核制度。IMO指出，各會員國須建立足以履行其船旗國、港口國及沿岸國責任的行政與法規體系，而IMSAS即是用來評估這些義務是否得到有效執行。其主要稽核基準是《IMO文書履行章程》(IMO Instruments Implementation Code, IIC Code)。IIC Code提供會員國履行IMO公約義務的整體框架，同時也是稽核團隊進行IMSAS稽核的重要標準。

IMO成員國稽核方案完成首輪稽核計畫(2/2)

➤ 第二輪IMSAS與第一輪最大的差異

第二輪稽核模式本身有明顯變化。

1. 從週期性查核轉向持續監測

ICMM會持續分析會員國履行情形，而非等到下一次現場稽核才重新檢查。IMO表示，ICMM主要運用三項工具：

- 核實指數 (Verification index)
- 差距分析 (Gap analysis)
- 國家稽核問卷 (State audit questionnaire, VGS)

藉由這些資料評估會員國執行IMO文書及III Code的程度。這意味主管機關必須更重視平時資料的完整性與持續更新，而不是僅在稽核前集中準備文件。

3. 導入「有效履行率」指標

第二輪制度將進一步呈現會員國的「有效履行率」(**Effective Implementation percentage, EI**)，反映III Code相關義務的有效執行程度。IMO指出，其評估將涵蓋9個重要領域，包括會員國在政策、法律、行政程序及船旗國 / 港口國 / 沿岸國職能上的履行情形。

這表示IMSAS正從偏重文字性的稽核報告，逐漸轉向具有量化績效與視覺化履約資訊的治理模式。

2. 從週期性查核轉向持續監測

新制度建立兩種現場稽核形式：

- **有限度現場稽核 (Limited On-site Audit , LOA)**：
若會員國持續監測資料顯示履約程度較高，現場稽核可只集中於特定需要驗證的事項。
- **全面現場稽核 (Full On-site Audit , FOA)**：
如果履約程度較低或存在較多缺口，則採全面性現場稽核。因此，資料品質與日常履約成效將直接影響會員國未來接受稽核的範圍。

補充說明

- **IMO 持續監管機制(IMO Continuous Monitoring Mechanism, ICMM)**是第二輪IMSAS的重要制度改革。IMO將透過持續蒐集、驗證與分析會員國履約資訊，更動態地判斷各國的履約狀況，並據此決定稽核優先順序與現場稽核深度。這代表IMSAS由原本偏向「週期性稽核」，逐步轉為「持續性履約監測 + 風險導向稽核」，更多資訊可查閱[ICMM booklet](#)。
- IMO會定期將各國稽核資訊匿名彙整成「**綜合稽核摘要報告 (Consolidated Audit Summary Report, CASR)**」，內容包括：常見稽核缺失；根本原因；各國採行的矯正措施；良好實務案例。這些CASR不只是提供會員國參考，而會回饋IMO本身的法規制定過程。IMO文書履行次委員會(III)及相關委員會可利用稽核結果判斷現行IMO規範是否存在實施困難，甚至據以調整未來技術合作或規範制定方向。

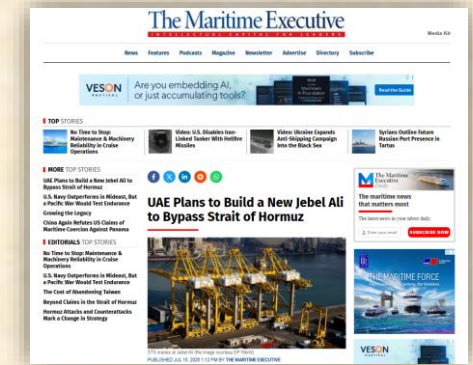
一、其他國際海事要聞

關鍵詞：荷姆茲海峽、地緣政治

UAE 計畫於東岸打造新傑貝阿里港，降低對荷姆茲海峽的依賴(1/2)

根據The Maritime Executive 2026年7月15日文章提到，阿拉伯聯合大公國（簡稱UAE或阿聯酋）面對荷姆茲海峽問題，並非單純只是「再建一座港口」，而是計畫要將富查伊拉（Fujairah）東岸港口、鐵路及能源管線整合成一套繞開荷姆茲海峽的替代物流體系。

《金融時報》(The Financial Times)補充了多篇報道，表示UAE規劃擴大其東海岸的港口和物流運輸能力，從而繞過荷姆茲海峽，直達阿曼灣。相關報導也指出，[杜拜環球港務集團（DP World）](#)（以下稱DP集團）正規劃擴大阿聯東岸、面向阿曼灣的港口與物流能力，包括在富查伊拉沿岸興建全新港口，同時擴充既有富查伊拉貨櫃碼頭。其戰略目的，是讓部分進出口貨物不必再穿越荷姆茲海峽進入杜拜傑貝阿里港(Jebel Ali Port)，降低UAE物流體系對單一海上咽喉的依賴。



Source: The Maritime Executive.

目前已有計劃加快建造第二條原油管道，使其與哈布山-阿布達比原油管道（Habshan–Abu Dhabi Crude Oil Pipeline，ADCOP）平行，將輸送能力從每日150萬桶提升至300萬桶。富查伊拉港務局也在與阿曼穆桑達姆半島(Musandam Peninsula)接壤迪巴(Dibba)經營一個散貨碼頭，迪巴碼頭也已被列入開發和升級計畫。

阿聯酋一旦決定進行資本投資，專案交付速度總是非常快。阿聯酋統治者會更迫切地希望減少對荷姆茲海峽的依賴，因為目前尚無有效方案能夠解決該海峽海上交通中斷和限制的問題。連接富查伊拉、杜拜和阿布達比的新高速鐵路將於今年夏季開通定期客運服務，同時，一體化貨櫃運輸系統也正在部署中。

補充說明

- 杜拜環球港務集團（DP World）：是一家全球物流網絡，2024年處理了8,800萬個20呎標準貨櫃（TEU），佔全球貨櫃吞吐量的10%，在40個國家運作約80個碼頭。杜拜環球港務集團由杜拜政府擁有，而規模較小的阿布達比港口公司（AD Ports）則主要由阿布達比政府擁有。
- 富查伊拉港（Port of Fujairah）作為阿拉伯聯合大公國第七大城及其成員國富查伊哈大公國的首府，位於阿拉伯聯合大公國東岸、緊鄰阿曼灣，是中東最大的成品油儲存與船舶加油中心之一，承擔著東岸工商業樞紐的角色；但隨著荷姆茲海峽航運中斷，此港成為阿聯酋繞過波斯灣航運風險的重要能源避險通道與戰略要塞。。

一、其他國際海事要聞

關鍵詞：荷姆茲海峽、地緣政治

UAE 計畫於東岸打造新傑貝阿里港，降低對荷姆茲海峽的依賴(2/2)

• 打造位於阿曼灣的「新傑貝阿里」

DP集團旗下的傑貝阿里港，連同阿聯酋航空和卓美亞酒店集團(Jumeirah hotel group)，皆是1970年代至80年代杜拜驚人經濟成長的最初推動力之一；如今，DP集團渴望在富查伊拉複製傑貝阿里港的成功模式並擴展營運規模。然而，該計劃將面臨一些挑戰，例如現有基礎設施與新碼頭之間的距離更遠。即使當前的衝突能得到圓滿解決，新碼頭也不太可能像傑貝阿里那樣，從與伊朗的進口／轉口貿易中獲益。未來，在伊朗仍處於極端保守的帕伊達里(Paydari)陣線／伊朗革命衛隊(IRGC)強硬派的經濟控制之下，鮮有企業規劃者願意冒險與其進行貿易往來；因此，DP集團將尋求與亞太地區更東部的經濟成長建立聯繫。

連接富查伊拉與西側地區的阿聯高速鐵路仍在建設中，同時通往阿曼蘇哈爾(Sohar)的哈菲特(Hafeet)鐵路支線也已完成70%，預計在今年年底前竣工。但儘管近年來蘇哈爾、杜克姆(Duqm)和塞拉萊(Salalah)的貨櫃吞吐量成長迅速，但似乎尚未認真考慮將其他阿曼港口納入更廣泛的海灣阿拉伯國家合作委員會(Gulf Cooperation Council, GCC) 物流網絡。杜克姆和薩拉拉的優勢在於毗鄰阿曼灣，離伊朗較遠，且直接面朝阿拉伯海。但即便如此，這兩個港口也曾遭遇伊朗的攻擊。由於伊朗的行徑在該地區引發了嚴重的互不信任，GCC各成員國如今對依賴任何第三方，甚至與鄰國共享關鍵基礎設施都持謹慎態度。

總體而言，打造「新傑貝阿里」不僅是單一港口容量的擴充，更是UAE面對中東地緣局勢的重大戰略轉型。聯合「阿曼灣深水港＋跨國內陸鐵路＋原油管網」建立的立體運輸網絡，UAE 正主動擺脫對荷姆茲海峽單一航運咽喉的依賴，在提升自身能源與供應鏈抗風險能力的同時，也進一步鞏固其作為全球海陸物流樞紐的核心地位。

補充說明

- 海灣阿拉伯國家合作委員會 (Gulf Cooperation Council)是中東地區重要區域性組織；1981年5月在阿聯首都阿布達比成立，成員國包括巴林、科威特、阿曼、卡達、沙烏地阿拉伯和阿拉伯聯合大公國。



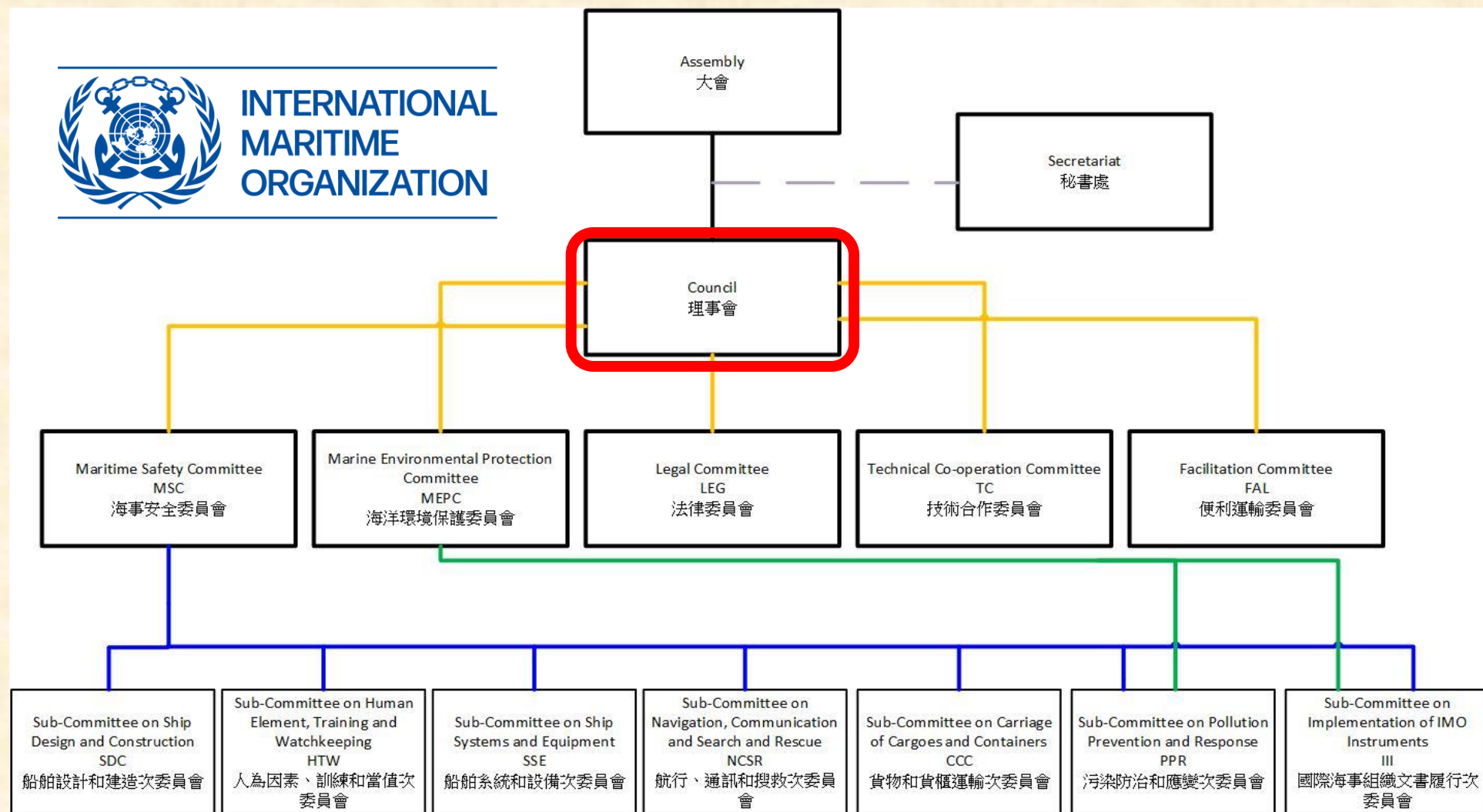
圖片來源：台灣英文新聞・山不轉路轉 阿聯擬建新港「繞開」荷莫茲海峽・
<https://www.taiwannews.com.tw/zh/news/6400755>



國際海事組織 理事會 第137屆會議

International Maritime Organization
Council 137th session (C 137)
6-10 July 2026

國際海事組織(IMO) 組織架構



二、IMO 會議重點摘要

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。理事會由40個會員國組成，由大會選舉產生，任期2年。並依據《國際海事組織公約》分為a、b、c三類。目前a類理事會會員國為中國、希臘、義大利、日本、賴比瑞亞、挪威、巴拿馬、韓國、英國、美國；b類為澳大利亞、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類為巴哈馬、比利時、智利、賽普勒斯、埃及、芬蘭、印度尼西亞、牙買加、馬來西亞、馬爾他、墨西哥、摩洛哥、奈及利亞、祕魯、菲律賓、卡達、沙烏地阿拉伯、新加坡、南非、土耳其。



Photo by IMO on Flickr

二、IMO 會議重點摘要

C 137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11	法律委員會報告
議程2	秘書長關於全權證書之報告	議程12	便利運輸委員會報告
議程3	議事規則	議程13	技術合作委員會報告
議程4	戰略和規劃： (a)戰略和規劃 (b)內部監督、倫理及聯合檢查組	議程14	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學院
議程5	資源管理： (a)人力資源事宜 (b)財務報告 (c)會員國會費繳納情形報告	議程15	對外關係： (a)與聯合國及其專門機構之關係 (b)與政府間組織及非政府組織之關係 (c)國際海事組織所設立之國際日 (d)國際海事組織獎項
議程6	強化多語文使用	議程16	重要航道之保護
議程7	強化全球綜合航運資訊系統	議程17	公約現況報告
議程8	國際海事組織會員國稽核方案	議程18	下屆理事會會議(C 138)之地點、日期及期程
議程9	海事安全委員會報告	議程19	補充議程項目（如有）
議程10	海洋環境保護委員會報告		

二、IMO 會議重點摘要

相關議程之重要決定

議程 5、8、15

- 批准IMO《2025年度報告》；會費收繳率達99.10%，總收入增加2.97%至7,796萬英鎊。
- 批准更新後的《風險管理政策》(Risk Management Policy)及《戰略性舞弊風險管理附則》(Strategic Fraud Risk Management Annex)，強化舞弊與貪腐風險管理。
- IMO會員國稽核方案(IMO Member State Audit Scheme, IMSAS)首輪週期完成168次稽核；2026年排定5次稽核，其中3次已完成，並鼓勵公開最終稽核報告。
- 授予國際電動海事協會(International Electric Marine Association, IEMA)、丹麥的馬士基麥克肯尼·穆勒零碳航運中心(Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, MMMCZCS)、[SEA-LNG聯盟](#)及[海洋基金會\(The Ocean Foundation, TOF\)](#)諮商地位；TOF為最長2年的暫時諮商地位。

二、IMO 會議重點摘要

重要航道之保護

議程 16

- 通過一項決議，重申依據國際法維護航行權利與自由之重要性。理事會強調，通過國際航行海峽之過境通行權不應受到威脅、阻撓、拒絕、妨礙、減損或暫停。
- 重申沿海國為管制重要航道內之船舶交通所採取的任何措施，均應符合IMO依據《海上人命安全國際公約》(International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS)所制定的相關規範。
- 強調荷姆茲海峽及其周邊區域各海峽沿岸國之間的任何安排，均應確保所有船舶得依循國際公認、由IMO於1968年通過之分道通航制，行使不受歧視且不受阻礙的過境通行權。
- 注意到印度尼西亞、馬來西亞及新加坡所分享的經驗，即透過「合作機制」共同管理麻六甲及新加坡海峽，促使各國政府與航運業界共同分擔維護海峽之責任與成本。

二、IMO 會議重點摘要

C 137 因應建議

- 本屆理事會歡迎IMO會員國稽核方案(IMSAS)首輪稽核週期順利完成。考量我國可能於近年邀請具IMSAS實務經驗之稽核員來臺，主管機關可參照最新IMSAS架構與程序，規劃辦理外部模擬稽核，盤點我國海事法規、行政程序及實際執行情形。
- 隨IMSAS第二輪稽核展開，IMO將持續檢視各國履約制度及改善措施之有效性。主管機關可提前建立跨機關協調及資料彙整機制，依船旗國、沿海國及港口國職能，整理國內法規、權責分工、作業程序及執行紀錄，並優先檢視跨機關協作、受權組織監督及缺失改善追蹤等事項。
- 本屆理事會鼓勵受稽核會員國授權公開稽核報告，顯示IMO日益重視履約資訊透明化。主管機關未來辦理外部模擬稽核時，可預先規劃稽核報告之保密、跨機關運用、缺失追蹤及適度公開原則，兼顧制度改善與風險控管。
- 本屆理事會重申維護重要國際航道航行權利與自由，並要求研議提升荷姆茲海峽航行安全之方案。主管機關可持續掌握IMO後續行動，並納入航運安全情勢研判、船舶風險提醒及緊急應變資訊之參考。

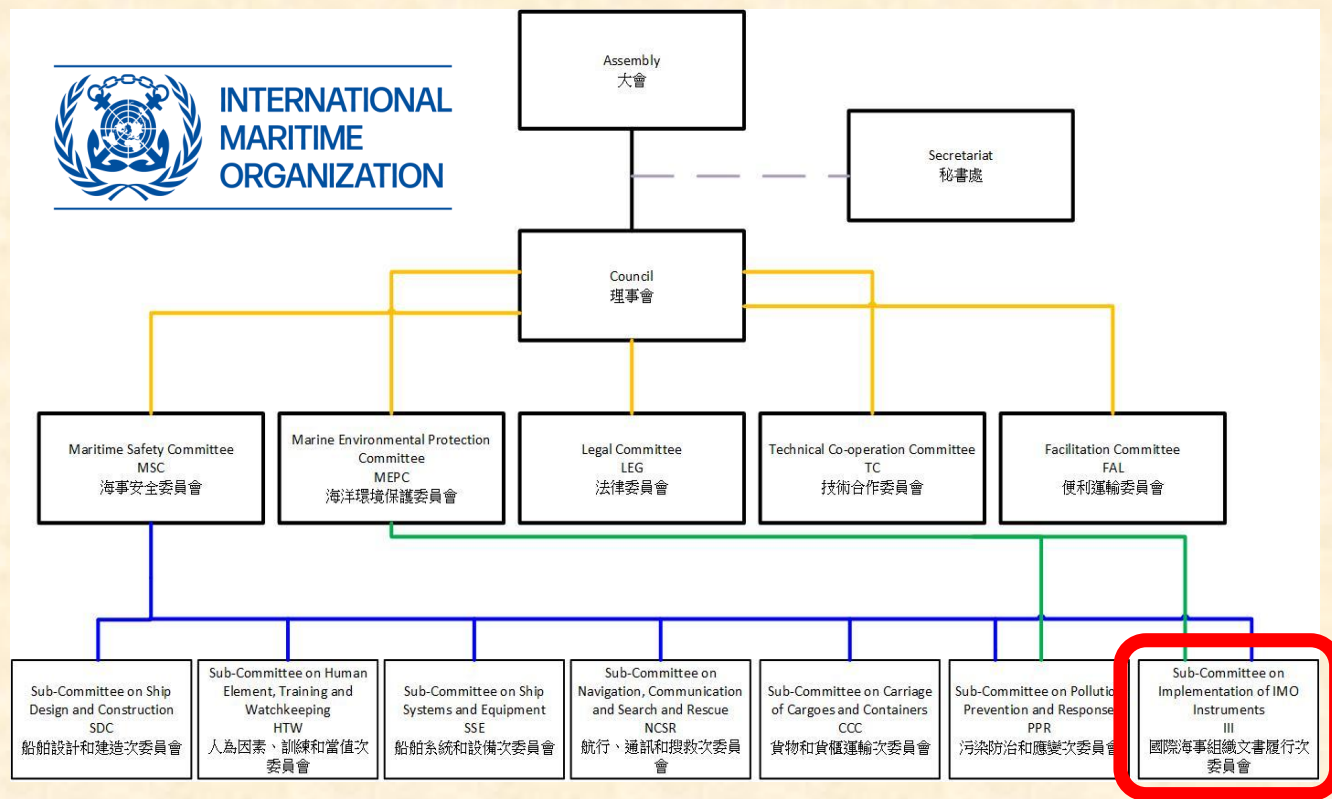


國際海事組織 國際海事組織文書履行次委員會 第12屆會議

International Maritime Organization
Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments
12th session (III 12)
20-24 July 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

國際海事組織文書履行次委員會

(The Sub-Committee on Implantation of IMO Instruments, III)

- 國際海事組織(International Maritime Organization, IMO) 架構下5大委員會轄下7個次委員會之一。
- 國際海事組織文書履行次委員會 (Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments, III)召集船旗國、港口國和沿海國審議文書履行的問題，包括分析IMO會員國稽核方案的綜整稽核摘要報告。該次委員會在海事事故分析和發布從海事事故中吸取的經驗教訓方面具有關鍵作用。次委員會接收和分析港口國管制數據，並不斷審查港口國管制的程序。包含檢驗及發證統一制度 (Harmonized System of Survey and Certification, HSSC) 下的檢驗及發證準則，也是屬於該次委員會的職權範圍。

二、IMO 會議重點摘要

III 12 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	議程10	更新檢驗和發證統一制度(HSSC)檢驗準則
議程2	其他國際海事組織(IMO)機構的決議	議程11	與《國際海事組織法律文件履行章程》(III章程)有關文書所規定的非詳盡義務清單
議程3	審議和分析關於所稱港口收受設施不足的報告	議程12	全面修訂《主管機關及公司實施〈國際安全管理章程〉之準則》
議程4	從分析海事安全調查報告中獲取的經驗教訓和發現的安全問題	議程13	國際海事組織(IMO)安全、保全、環境、便利、責任和賠償相關公約規定的統一解釋
議程5	審查《海事事務調查章程》及其相關實施準則 (A.1075(28)號決議)	議程14	與聯合國就共同關切事項進行合作並提供相關意見 / 指引—審查小型漁船適航性與安全檢查準則草案及相關檢查表
議程6	統一全球港口國管制(PSC)活動和程序的措施	議程15	兩年期議程和III 13暫定議程
議程7	制定港口國管制(PSC)人員初任訓練手冊	議程16	選舉2027年主席和副主席
議程8	從資料分析中發現與履行IMO文書有關的問題	議程17	任何其他事項
議程9	分析綜整稽核摘要報告	議程18	提交給委員會的報告

二、IMO 會議重點摘要

海事事故調查

議程 4

- 批准III.3「海事事故分析與統計」通函，公布63件海事事故案例及經驗教訓。
- 高壓鋼瓶破裂分析完成，腐蝕為主要失效原因，另涉及超壓、檢查及紀錄管理缺失。
- 同意自卸式散裝船貨物裝卸處所防火標準新產出提案，提交MSC 112審議。
- 同意修正《國際救生設備章程》(International Life-Saving Appliance Code, LSA Code)新產出提案，處理充氣式救生衣洩氣及脫除風險。
- 審議2016年至2025年散裝船事故報告，貨物液化仍為死亡主因，擱淺仍為船舶損失主因。



二、IMO 會議重點摘要

《2025年港口國管制程序》修正案草案

議程 6

- 推進《2025年港口國管制程序》（A.1206(34)號決議）修正案，該程序雖屬非強制性文件，但已被巴黎備忘錄、東京備忘錄等區域PSC機制廣泛引用，並作為港口國管制檢查之全球基準。
- 新增機械、電氣及維修保養檢查指引，因機艙處所、主機、發電設備、電氣系統及維修保養安排之檢查具高度技術性，會中推進新增附錄，以提供港口國管制檢查員較一致之查核依據。
- 檢討港口國管制檢查員資格要求，會中討論現行要求是否過度限制，並聚焦於港口國管制檢查員進入PSC制度時，應具備之最低初任資格、訓練途徑及適任能力要求。
- 更新與PSC程序相關之IMO文件清單，新增附錄21草案，納入近期與PSC檢查相關之IMO文件，例如CII折減係數準則修正案及《2025年警報與指示器章程》(Code on Alerts and Indicators, 2025)等，以反映最新規範發展。
- 因會期時間限制，相關修正案尚未完成定稿，將於休會期間持續推進，預計於III 13完成，並配合《港口國管制程序》2027年版自2028年1月1日起實施。

二、IMO 會議重點摘要

港口國管制(PSC)程序一致化及 港口國管制檢查員訓練

議程 6、7

- 強化全球PSC檢查一致性，推動各區域PSC機制在檢查程序、判斷基準及執行尺度上更趨一致。
- 研擬機械、電氣及維修保養檢查指引，針對機艙設備、電氣系統及維修保養安排，建立更具操作性之檢查參考。
- 檢討港口國管制檢查員資格與適任能力，聚焦最低初任資格、訓練途徑及未來適任能力架構，強化檢查員專業基礎。
- 維持PSC風險本位及比例原則，確認PSC檢查應依風險程度執行，並避免逾越船旗國及認可組織之檢驗責任。
- 推進港口國管制檢查員初任訓練手冊架構，建立一致化基礎訓練工具，但避免與《港口國管制程序》內容重複。

《2025年HSSC檢驗準則》 修正案草案

議程 10

- 啟動《2027年檢驗及發證統一制度(HSSC)檢驗準則》(Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification)修訂，納入截至2027年底已生效或預期生效之IMO強制性文件，包括《香港公約》及SOLAS相關修正案。
- 新增引水人登離船裝置檢驗要求，配合SOLAS規則V/23及相關性能標準，強化引水人登離船裝置之檢驗及符合性查核。
- 研擬遠距檢驗編碼制度，於HSSC檢驗準則新增「適用遠距檢驗」欄位，以標示各檢驗項目是否可採遠距方式辦理。
- 採用Y / N / C三類編碼架構，Y代表適用遠距檢驗，N代表不適用，C代表有條件適用並須符合特定條件。
- 相關修訂及編碼制度將於休會期間持續研議，預計於III 13完成定稿，並提交A 35通過，預計自2028年1月1日起實施。

二、IMO 會議重點摘要

《國家間船舶移轉》通函修正

議程 10

- 關注船舶註銷登記後之監管空窗，部分船舶在尚未取得新船旗國登記前，即因不符合強制性要求而遭原船旗國註銷登記。
- **導入船旗國通知IMO機制，修正MSC/Circ.1140 - MEPC/Circ.424號通函**，規定船舶未取得新登記即遭註銷時，船旗國應通知IMO。
- 強化會員國資訊共享，透過IMO掌握可能暫時處於無船旗狀態營運之船舶，降低安全、環境及船員福利風險。
- 修正案草案將提交MSC 112及MEPC 85批准，並可能進一步將相關法律議題提交法律委員會審議。

全面修訂主管機關及公司實施 《國際安全管理章程》之準則

議程 12

- 啟動《國際安全管理章程》(International Safety Management Code, ISM Code)實施準則全面修訂，ISM章程本身仍大致符合目的，但主管機關及公司之實施準則仍有改善空間。
- 修訂對象涵蓋主管機關及公司，包括A.1188(33)字號決議及MSC-MEPC.7/Circ.8字號通函，聚焦安全管理落實之一致性
- 納入現代化安全管理議題討論重點包括數位化、遠距稽核、監督安排及公司組織型態變化。
- 建立後續修訂路徑圖，會中辨識需進一步研議之事項，並同意制定修正案草案路徑圖，供III 14審議。
- 成立通信工作小組，將向III 13提交報告，相關工作預計於休會期間持續推進。

二、IMO 會議重點摘要

III 12 因應建議

- 本屆次委員會啟動主管機關及公司ISM章程實施準則之全面修訂，並同步啟動《海事事故調查章程》及其相關實施準則之審查。主管機關可持續關注相關準則修訂進展，作為檢視我國船旗國監督、認可組織稽核及海事事故調查實務之參考。
- 本屆次委員會持續推動《檢驗及發證統一系統》(HSSC)檢驗準則更新，主管機關後續可留意HSSC檢驗準則2027年版之定稿及大會第35屆會議採納情形，作為我國檢驗發證、認可組織授權管理及遠距檢驗配套調整之參考。
- 本屆次委員會推進《2025年港口國管制程序》修正案草案，顯示PSC檢查將更重視機械設備可靠度、維修保養系統有效性及檢查員適任能力。主管機關可持續關注2027年版PSC程序及相關訓練文件進展，作為強化我國PSC檢查員訓練及與東京備忘錄實務接軌之參考。
- 本屆次委員會審議海事事故經驗教訓，並完成《國家間船舶移轉》通函修正案草案，導入船舶遭註銷登記且尚未取得新船旗國時之通知機制。主管機關後續可將相關事故經驗教訓納入船旗國監督、PSC風險觀察及船員訓練參考，並持續關注船舶轉籍、註銷及無船旗狀態船舶之資訊通報與法律責任議題。

二、IMO 會議重點摘要

下屆會議期程

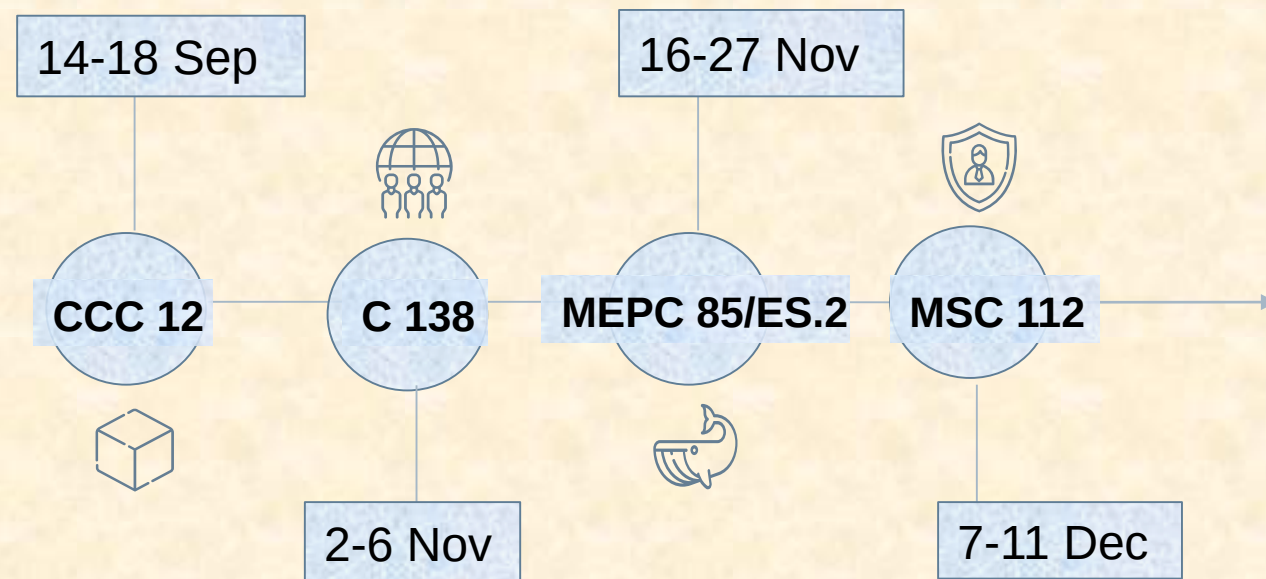
III 13 預計於2027年7月19日至23日舉行。



Photo by IMO on Flickr

IMO會議預告

CCC 12 2026年9月14日至18日舉行



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

