

115年 1月國際海事最新議題

➤ 國際海事組織(IMO)海事要聞 (p2-5)

- 回顧114年12月至115年1月 IMO海事要聞

➤ IMO 會議重點摘要(p6-23)

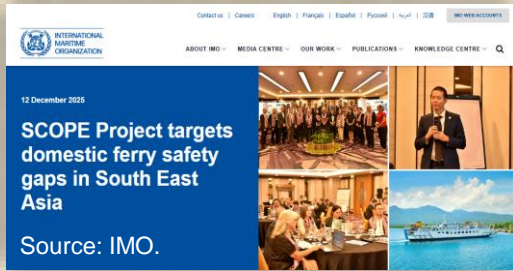
- IMO大會 第34屆會議 (A 34) (p6-15)

- IMO理事會 第135、136屆會議 (C 135, 136) (p16-22)

一、IMO 國際海事要聞

關鍵詞：SCOPE船舶安全專案計畫、壓艙水管理公約(BWM)、防污系統公約》(AFS)

SCOPE 專案計畫應對東南亞內航渡輪安全缺口



2025年12月10日至11日，國際海事組織 (International Maritime Organization, IMO)於印尼峇里島舉行一場為期兩天研討會，此為「IMO-歐盟-東協永續連結 (the IMO-EU-ASEAN Sustainable Connectivity Package，簡稱SCOPE)的船舶安全專案計畫」行動一部分。該專案宗旨為改善東南亞地區，特別是印尼、馬來西亞與泰國的國內渡輪安全缺口，並加強區域間的互聯性與永續性。來自各國的海事管理代表與專家共同討論了風險控制選項 (risk control options, RCOs) 的優先順序。研討會提出實施安全改善措施的四大關鍵障礙：

1. 複雜的立法程序；
2. 執法與技術採用的資源有限；
3. 利益相關者根深蒂固的觀念；
4. 政策制定與人員培訓的長期延誤。

SCOPE專案於2025年1月啟動，由歐盟(EU)贊助並為期三年，將以推動IMO《國內渡輪安全示範規範》(Model Regulations on Domestic Ferry Safety) ([MSC.518\(105\)決議](#)) 為基礎，為各國提供更完善的安全框架指引。(有關國內渡輪安全更多資訊請參考[此處](#))

- 「IMO-歐盟-東協永續連結 (SCOPE)船舶安全專案計畫」([IMO-EU-ASEAN Sustainable Connectivity Package \(SCOPE\) Ship Safety Project.](#))

IMO兩項海洋環境保護國際公約 締約國數量均已達100



IMO近期宣布，海洋環境保護有關的兩項重要國際公約重大里程碑——[《壓艙水管理公約》\(BWM Convention\)](#)與[《管制船舶有害防污系統國際公約》\(AFS Convention\)](#)——簽署締約國均已達到100個。

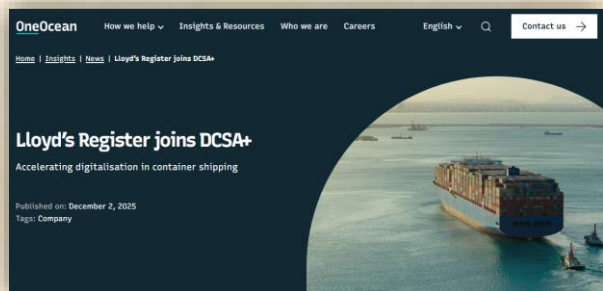
所羅門群島(The Solomon Islands)於2025年11月27日遞交簽署書，並成為《[BWM公約](#)》第100個締約國；而赤道幾內亞共和國(Republic of Equatorial Guinea)則是於12月3日提交簽署文件同時加入兩項公約，成為《[AFS公約](#)》第100個締約國及BWM公約第101個締約國。隨著近期批准案的生效，壓艙水管理強制性規定目前已適用於全球商船總噸位的93.73%，而船舶防污系統相關規定則涵蓋全球商船總噸位數的95.77%。

- 《壓艙水管理公約》(BWM Convention) 於2004年通過並自2017年生效，宗旨在於防止有害水生生物透過船舶壓艙水 (為維持船體穩定而取入船艙的海水) 擴散至新環境。相關法規要求船舶須依據特定船舶管理計畫處理壓艙水及沉積物，內容涵蓋操作規範、紀錄保存與認證程序，以達成強制性排放標準。
- 《管制船舶有害防污系統國際公約》(AFS Convention)則是自2001年通過並於2008年生效，禁止船舶使用含有特定有害物質的防污漆 (此類塗料用於船舶以防止藻類及軟體動物等生物附著於船體)，此類物質可能危害海洋生物及生態系統。

一、其他國際海事要聞

關鍵詞：數位貨櫃航運協會DCSA+夥伴計畫、國際船旗國協會(IFA)

英國勞氏驗船協會(LR)加入數位貨櫃航運協會DCSA+夥伴計畫



Source: OneOcean

近期英國勞氏驗船協會 (Lloyd's Register, LR) 也加入了由數位貨櫃航運協會(Digital Container Shipping Association, 簡稱DCSA)建立的DCSA+合作夥伴計畫。此項計畫提供了一個結構化的合作平台，使合作夥伴能夠與同行建立聯繫，並直接為貨櫃航運生態系統開發實用、可擴展的數位解決方案做出貢獻。LR的加入，結合全球承運人、托運人、碼頭、貨運代理和技術提供者，將使整個航運產業圍繞開放的數位標準展開合作。

LR將作為官方合作夥伴，率先參與營運船舶船期(Operational Vessel Schedules, OVS)標準的制定，此項工作目的在提升船舶排程價值鏈的可視性與協調性。DCSA+ 將DCSA的工作範圍從承運商擴展至更廣泛的生態系統，使技術供應商及其他合作夥伴能夠積極參與制定推動全球貿易的標準。

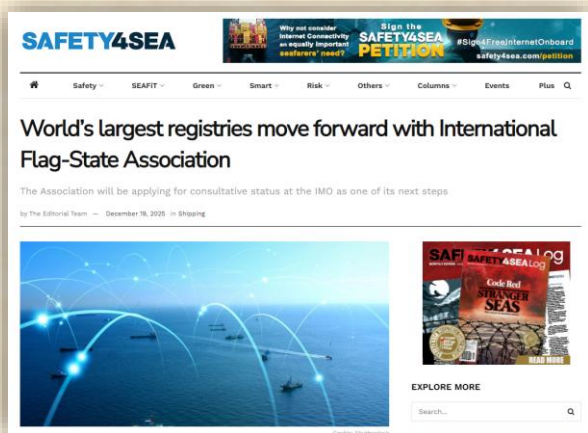
全球三大船籍機構將成立國際船旗國協會(IFA)

國際船旗國協會(The International Flag-State Association, IFA)匯聚了全球三大船籍登記國——賴比瑞亞(Liberia)、馬紹爾群島共和國(the Republic of the Marshall Islands)及巴拿馬共和國(the Republic of Panama)，首次創立一個以船籍為主體的聯盟，自2021年起前述三個登記大國已便定期召開會議。

IFA 作為首個船籍類型聯盟組織，其成立宗旨是為提供成員們一個全球性平台，進行更具體、有效的交流與協作，共同應對全球性挑戰。船籍國得以有效提升國際海事安全、海上保全、保護海洋環境及維護船員福利應對能力，或是能符合國際規範制定與落實等議題。像是在2024年，IFA成員透過整合線上資料庫改善資訊交換途徑，成功加強了「(船籍)登記資訊共享協議」(RISC)的功能。

雖然資訊共享一直是 IFA的首要任務，但其下一步計劃之一是向 IMO 申請成為其諮詢機構，以便更積極參與國際政策制定，並將船旗國實務經驗與觀點納入全球規範討論。IFA匯聚全球最具影響力的船旗國，其代表船隊總噸位佔全球總量逾40%，致力推動提升海事安全、保安、環境保護、船員福利，並制定切實可行且全球統一的法規制度。航運業屬全球性產業，海事法規必須保持全球化特性。

- (船籍)資訊共享協議 (Registry Information Sharing Compact, RISC) · RISC資料庫是供訂閱船旗國進行線上諮詢的工具，可更方便地查閱可能規避法規或從事可疑活動的問題船舶相關資訊。



Source: safety4sea.com;

一、其他國際海事要聞

關鍵詞：港口創新技術、AI人工智慧系統管理、重返紅海航線

中國青島港靠泊位作業 結合AI創新技術



Source: Nautical Voice.

中國山東省青島港是山東港口集團子企業，也是全球最繁忙的海運樞紐之一。近期青島港展現其新開發的泊位規劃代理由人工智慧驅動，能夠即時分析船舶時刻表、潮汐數據和營運限制等多種因素。靠泊作業過程中由人工智慧(AI)系統管理，無需臨時重新計算和紙本作業程序，大大簡化操作流程。它能在幾秒鐘內產生最佳泊位方案，並將同步指令直接發送至港口設備和碼頭系統。青島港前灣港智慧自動化控制中心主任指出，船舶泊位向來是港口營運中最耗費人力的環節之一，自去年導入AI代理系統後，該系統透過學習實際操作情境持續進化，每處理一艘新船隻便精進決策能力。

利用AI人工智慧技術提升安全性和效率

青島港係為中國首批交通運輸領域結合人工智慧應用的國家級前導性試驗基地之一，率先測試解決產業普遍面臨之挑戰，包括擁擠、安全隱患和複雜的貨物流。在大港港區，由於作業涉及普通貨物和乾散貨，安全始終是首要考量。此處，港口攝影機現已配備人工智慧模型，該模型預設了208條規則，涵蓋港口主要法規與通用規範，可偵測安全違規行為，一旦發生違規立即擷取影像並發出警報。自動化技術亦改變散裝貨物處理流程，在輸送帶啟動前，人工智慧系統會自動審閱全流程影像，精準識別異物，其成效顯示高達九成的偵測率且誤報率極低。此外，堆取料機(stacker-reclaimer)結合攝影機與雷達技術，精準測距、避免碰撞，實現更智慧化物料處理，官方也表示自動化程度已高達九成。青島港安全環保技術部主任強調，該港已建立187項數據標準，整合逾20個數據模型與應用系統，為全港作業提供超過1,000項數據服務。(源自 [Nautical Voice](#)，Yukta Sharma 2026年1月8日文章。)



Xeneta：貨櫃船於2026年有望重返紅海地區(1/2)

根據挪威專業海運分析平台Xeneta高階海運分析師Emily Stausbøll聲稱，過去一年以來，紅海(Red Sea)地區歷經動盪、海盜襲擊及地緣政治衝突等事件後，仍有跡象顯示2026年貨櫃船有望回歸該紅海航線。

隨著航運巨頭達飛海運 (CMA CGM) 宣布其部分航線將重返蘇伊士運河，市場對於2026年貨櫃船大規模重返紅海的希望逐漸升高。然而，Xeneta分析也指出，要讓紅海地區恢復「常態」仍有很長的路要走，這不會是一夕之間的改變，而是一個漸進且充滿挑戰的過程，建議託運人(Shippers)需保持實際，並密切關注市場動態。

一、其他國際海事要聞

Xeneta：貨櫃船於2026年有望重返紅海地區(2/2)

2023年10月(紅海危機前)與2025年12月(近況)之間的關鍵數據變化，左圖表清楚地展示航運現況與兩年前相比的「代價」：貨物要花更多時間(多約兩週)才能運抵、準時到達的機率變低(跌破30%)，且運輸成本大幅增加(即期運費翻倍以上)。這也解釋了為何託運人如此關注2026年是否能重返紅海航線。

給託運人的五大關鍵考量

1. 各家航商的重返策略不同，並非所有航商都會同步行動。目前CMA CGM已宣布部分服務重返紅海，而其他航商如馬士基(Maersk)雖有船隻試行通過，但尚未正式宣布大規模回歸。這種不一致性意味著市場將在一段時間內處於「混合模式」，託運人需要針對不同航商的風險偏好和航線安排進行個別評估。
2. 儘管有正面訊號，但距離恢復到危機前的通行水準仍很遙遠。最佳時間點：相關分析認為，航商調整航線的最佳窗口期是在2026年農曆新年(2月中旬)之後。利用年後的傳統淡季來進行航線調整，可以將對供應鏈的干擾降到最低。
3. 重返紅海的連鎖反應(Potential knock-on effects)如果航商採取漸進式回歸，可以降低港口壅塞的風險。但一旦有一兩家主要航商承諾全面回歸，其他航商將面臨巨大的跟進壓力。過渡期間可能會出現船期混亂、港口靠泊計畫變更等短期干擾。
4. 運價及市場供需問題：紅海航線的重啟將大幅縮短航程，這意味著市場上的有效運力(Capacity)將會瞬間釋放。2026年本就面臨大量新船交付的「運力過剩」壓力，若再加上紅海航線重啟釋放的運力，可能會導致運價崩跌。這對託運人來說雖是利好，但對航商的運營穩定性構成挑戰。貨主需密切關注未來數週乃至數月內的運輸時效與運費走勢。此舉可及早預判運輸時程變動，使貨主得以採取行動降低供應鏈中斷風險。
5. 合約中的附加費條款需明確(Contractual terms on surcharges)，倘若紅海航線大規模復航，託運人必須在合約中明確定義「紅海附加費」減免條款。建議設定明確的觸發條件(Triggers)，如當有多少比例的船隻恢復紅海航線通行時，應自動取消相關附加費用，以免在航線恢復正常後仍被迫支付高額費用。

FAR EAST TO MEDITERRANEAN					
	Announced transit time	Actual transit time	Schedule Reliability	Spot freight rates	Long-term freight rates
1 Oct 2023	33 days (spread 28-39)	34 days (spread 28-39)	45.31%	USD 1714 per FEU	USD 1970 per FEU
23 Dec 2025	46 days (spread 39-52)	49 days (spread 41-55)	28.80%	USD 4139 per FEU	USD 3049 per FEU
Change	+13 days	+15 days	-16.5pp	+141.5%	+54.52%

FAR EAST TO NORTH EUROPE					
	Announced transit time	Actual transit time	Schedule Reliability	Spot freight rates	Long-term freight rates
1 Oct 2023	38 days (spread 34-43)	40 days (spread 35-44)	48.81%	USD 1066 per FEU	USD 1278 per FEU
23 Dec 2025	46 days (spread 41-50)	52 days (spread 44-59)	27.5%	USD 2586 per FEU	USD 2182 per FEU
Change	+8 days	+12 days	-21.3pp	+142.61%	+70.7%

Source: Xeneta ; SAFETY4SEA.

比較「遠東至地中海」與「遠東至北歐」兩條主要航線，2023年10月至2025年底的數據變化。



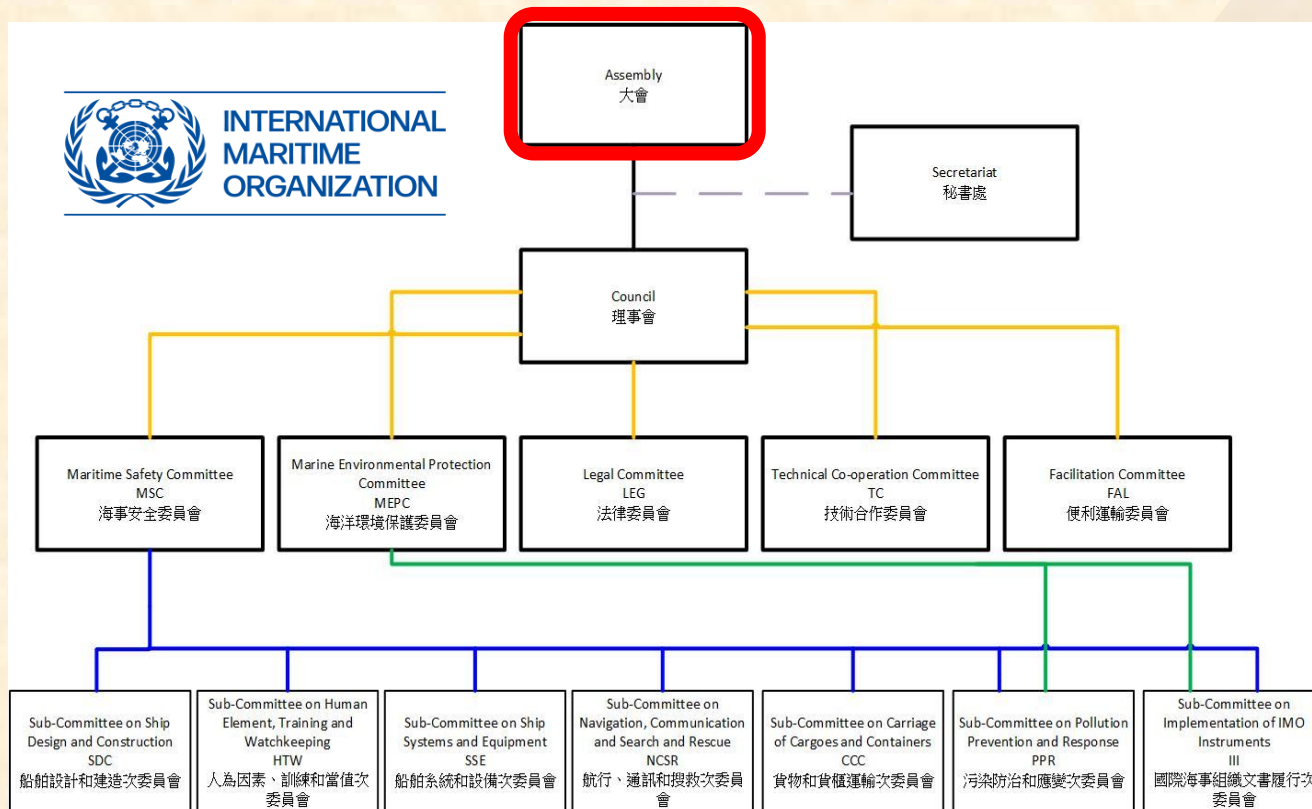
國際海事組織 大會第34屆會議

International Maritime Organization
Assembly 34th session (A 34)
24th November – 3rd December 2025

Photo from IMO

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

IMO 大會 (Assembly, A)

大會(Assembly)為國際海事組織的最高決策機構，其職責負責批准工作計畫和預算；決定財務安排和選舉國際海事組織理事會。大會由所有國際海事組織會員國組成，每兩年舉行一次會議。



Source: IMO.

二、IMO 會議重點摘要

A 34 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8	戰略、規劃和改革 (a)戰略和規劃 (b)改革 (c)內部監督、道德和聯合稽核小組
議程2	大會議事規則	議程9	國際海事組織會員國稽核方案
議程3	選舉大會主席與副主席	議程10	國際海事組織公約綜合文本
議程4	《國際海事組織公約》第61條之適用—理事會向大會提交關於會員國請求豁免之報告	議程11	加強多語言能力
議程5	大會各委員會之設立: (a)設立資格審查委員會 (b)視需要設立其他委員會	議程12	審議海事安全委員會報告與建議
議程6	審議大會各委員會之報告: (a)資格審查委員會報告 (b)其他委員會報告	議程13	審議法律委員會報告與建議
議程7	理事會就自第33屆大會常會以來本組織工作情形向大會提交之報告	議程14	審議海洋環境保護委員會報告與建議

二、IMO 會議重點摘要

A 34 議程-2

議程編號	議程內容	議程編號	議程內容
議程15	審議技術合作委員會報告與建議	議程21	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16	審議便利運輸委員會報告與建議	議程22	公約狀態報告
議程17	《1972年防止傾倒廢棄物及其他物質污染海洋公約》及其1996年議定書：秘書處職能執行情形與其他職責之報告	議程23	依《國際海事組織公約》第16條及第17條規定進行理事會成員選舉
議程18	資源管理： (a)會員國會費報告 (b)財務報告 (c)2026-2027年兩年期成果導向預算	議程24	國際海事組織職員退休金委員會成員選舉
議程19	國際海事組織船舶編號方案	議程25	大會第35屆會議之召開日期與地點
議程20	全球海事訓練機構 (a)世界海事大學報告 (b)國際海事組織國際海事法研究所報告	議程26	補充議程項目(如有)

能力發展戰略

議程8

- 通過一項新戰略，透過擴大對於能力發展的支援，以強化會員國對IMO規範的遵循。該戰略已於今年稍早舉行的技術合作委員會第75屆會議批准，其目標包括：
 1. 提升IMO文書之有效執行；
 2. 擴大並多元化能力發展支援項目的提供；
 3. 強化國際及區域層級之合作與夥伴關係；
 4. 改善能力發展與技術合作之管理、協調與交付效能；
 5. 確保並籌措具永續性的資金與資源。

IMO能力發展戰略建立一套精簡且一致的支援架構，協助所有會員國，特別是小島嶼發展中國家(Small Island Developing States, SIDs)與最低度開發國家(Least Developed Countries, LDCs)，透過強化國家層級之海事政策與戰略，有效落實IMO規範。在促進經濟成長的同時，保護海洋環境並推動永續航運。

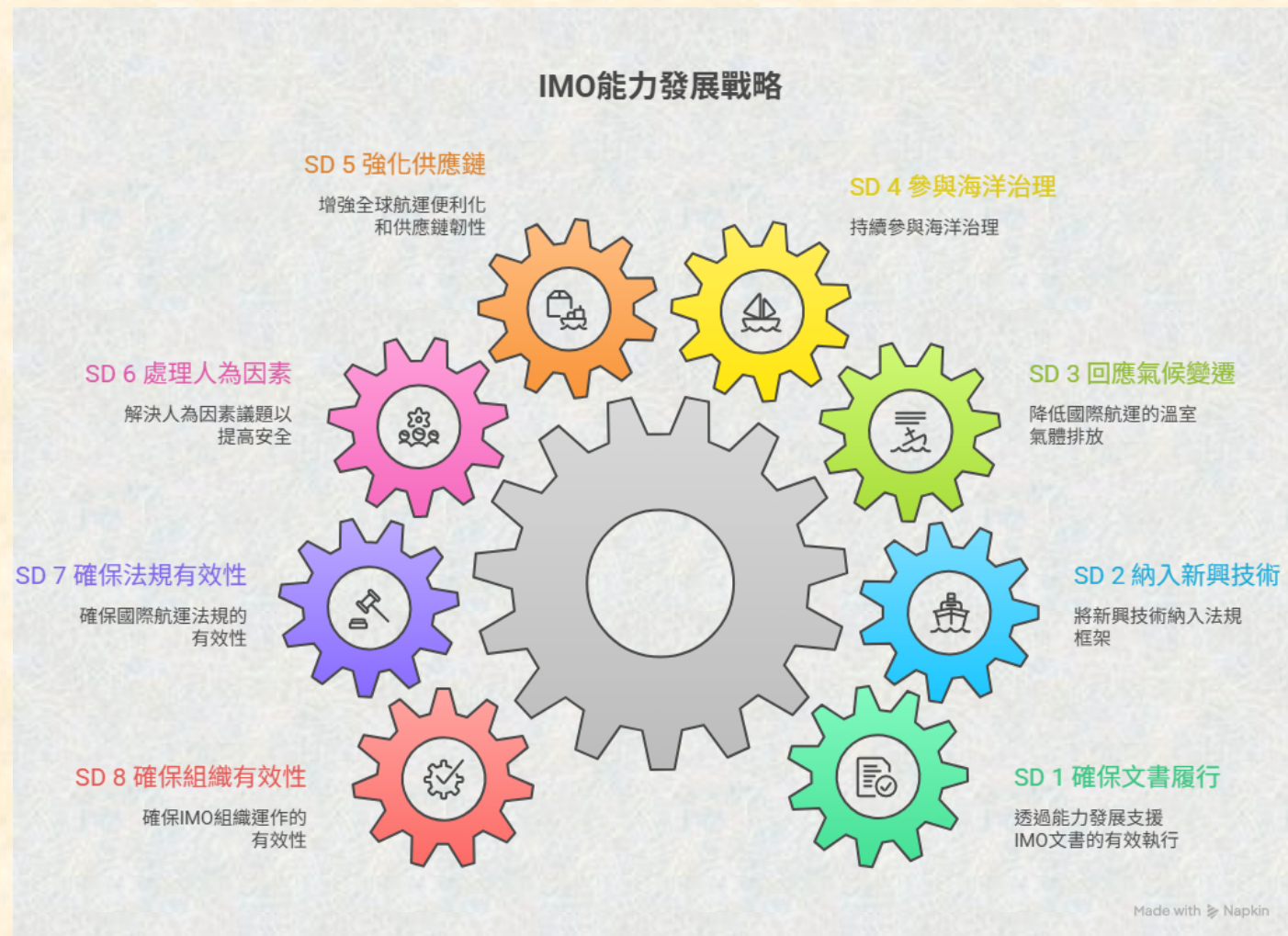
「能力建設」(capacity building) 著重外部投入與能力補足，係屬工程建設；「能力發展」(capacity development)強調內生制度與治理能力的持續發展，重在永續與自主落實。相較於「能力建設」隱含依預設設計自零開始建構新能力之意涵，「能力發展」被認為更能表達一種建立於既有技能與知識基礎之上、由在地行動者所承載、具動態性與彈性之變革過程。

二、IMO 會議重點摘要

經修訂之戰略計畫

議程8

- 通過適用於2024-2029年六年期間的經修訂之戰略計畫，更新IMO各機構2026-2027年工作計畫與績效指標表。該戰略計畫共包含八項戰略方向如右圖。
- 此外，大會亦通過一項供IMO各機構一致適用之戰略計畫實施方法，旨在強化規劃與報告程序，以提升執行成效與效率。



二、IMO 會議重點摘要

IMO理事會成員選舉

議程23

- 大會於11月28日選舉產生2026-2027年兩年期由40個會員國組成新一屆理事會。新當選之理事會成員於12月3日，於A 34大會閉幕後隨即召開理事會第136屆會議。
- 理事會40個會員國成員由10個類別a會員國、10個類別b會員國與10個類別c會員國所組成。本屆選舉產生出的理事會各類會員國名單如下：
 - ✓ **a 類別會員國**，屬於「在提供國際航運服務方面具有最大利害關係的國家」(**States with the largest interest in providing international shipping services**)，包含：中國、希臘、義大利、日本、賴比瑞亞、挪威、巴拿馬、韓國、英國和美國。
 - ✓ **b 類別會員國**，屬於「在國際海上貿易方面具有最大利害關係的其他國家」(**States with the largest interest in international seaborne trade**)，包含：澳大利亞、巴西、加拿大、法國、德國、印度、荷蘭、西班牙、瑞典和阿拉伯聯合大公國。
 - ✓ **c 類別會員國**，屬於「不是根據上述a或b類當選的，在海上運輸或航行方面具有特殊利害關係，而且它們被選入理事會將會確保世界所有主要地理區域的代表性的國家」(**States not elected under (a) or (b) above which have special interests in maritime transport or navigation, and whose election to the Council will ensure the representation of all major geographic areas of the world**)，包含：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、秘魯、菲律賓、卡達、沙烏地阿拉伯、新加坡、南非、土耳其。

二、IMO 會議重點摘要

A 34 因應建議

1. 依據本屆大會通過之A.1206(34)號決議《2025年港口國管制程序》，新增附錄20明確界定港口國管制檢查員(Port State Control Officers, PSCO)與授權官員(Duly Authorised Officers, DAO)於保全(security)事項之權責分際，藉以避免港口國管制介入船舶保全資訊時產生職權混淆。鑒於我國目前港口國管制(PSC)作業係以標準作業程序及教育訓練為主要依據，建議主管機關配合前揭決議內容，檢討並修訂現行PSC作業準則與訓練教材，明確界定執行《國際船舶與港口設施保全章程》(International Ship and Port Facility Security Code, ISPS Code) (ISPS章程) 時之檢查範圍與執法界線，以降低執法風險，並維持我國於東京備忘錄(Tokyo MoU)架構下之一致性與執法信譽。
2. 配合A.1207(34)號決議對船舶檢驗及發證統一制度(Harmonized System of Survey and Certification, HSSC)檢驗準則之修正，該決議已正式納入《國際載運工業人員船舶安全章程》(Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel, IP Code) (IP章程) 相關檢驗項目，並同步調整遠端檢驗(Remote Survey)之適用原則。鑒於我國離岸風電作業船舶數量持續增加，且其運作型態與傳統船舶有所差異，主管機關宜評估於《船舶檢查規則》或受委任驗船機構監督查核要點中，明確納入IP章程檢驗要求；另就遠端檢驗部分，亦應依IMO最新準則要求，落實不得連續兩年對同一檢驗項目採行遠端方式之原則，以確保驗船品質與監督效能。

二、IMO 會議重點摘要

A 34 因應建議

3. 因應A.1204(34)號決議之2025年《警報和指示器章程》及A.1208(34)號決議之2025年《國際海事組織法律文件履行章程非詳盡義務清單》，大會已就警報系統之功能性定位及會員國可稽核義務範圍進行更新，涵蓋廢氣清潔系統(exhaust gas cleaning system, EGCS)、壓艙水管理系統(Ballast Water Management System, BWMS)、全球海上遇險及安全系統(Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS)及船體結構厚度量測公司管理等事項。鑒於我國現行《船舶設備規則》對相關設備多採分散式規範，建議主管機關檢視是否有必要補充警示與指示功能之法制定位，並同步更新III章程自願性稽核之自評檢核表內容，以強化制度執行之可驗證性，確保我國海事監理制度與國際稽核架構保持一致。

二、IMO 會議重點摘要

下屆會議期程

A 35

預計於2027年舉行。



Source: IMO



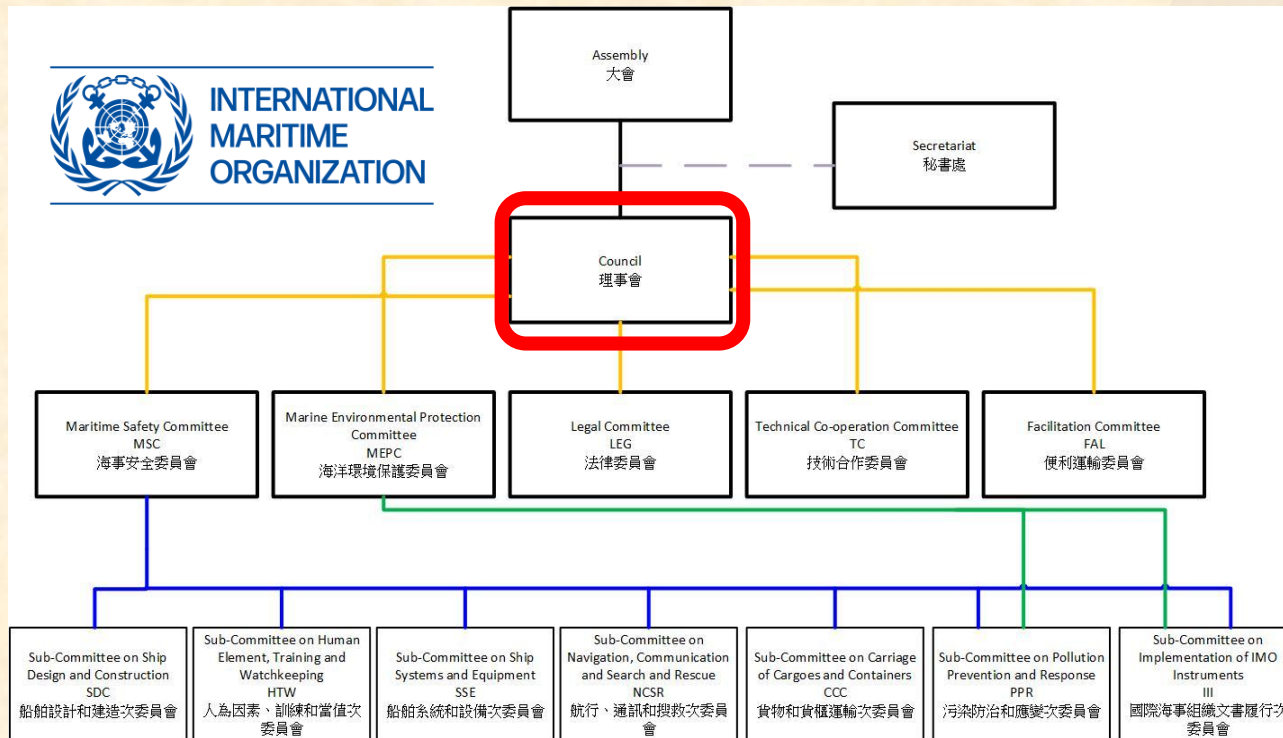
國際海事組織 理事會 第135、136屆會議

International Maritime Organization
Council 135th & 136th session
(C 135 & C 136)

19-21th November & 3rd December 2025

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

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。

二、IMO 會議重點摘要

C 135 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8	海事安全委員會報告
議程2	秘書長關於全權證書的報告	議程9	海洋環境保護委員會特別會議報告
議程3	戰略和規劃	議程10	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4	資源管理： (a)人力資源事宜 (b)財務報告 (c)會員國會費報告 (d)審議會員國提出之請求(如有)·關於豁免《國際海事組織公約》第61條適用之事宜 (e) 2026-2027年成果導向預算	議程11	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5	加強多語言能力	議程12	公約狀態報告
議程6	國際海事組織船舶編號方案	議程13	列入理事會下屆會議(C 136)議程之事項
議程7	國際海事組織國際海事法研究所	議程14	補充議程項目(如有)

二、IMO 會議重點摘要- C 135、C 136 會議重點

整合IMO船舶編號方案

C 135 議程6

- 理事會批准就IMO船舶編號方案，以及IMO公司與註冊船東之獨有識別碼方案(IMO unique company and registered owner identification number scheme)與總噸位評估計算，進行監管架構之協調與一致化。
- 理事會擬提請大會第34屆會議審議之決議案草案，將上述兩套制度整併為單一整合式制度，以提升整體運作效率制度一致性，A 34也已做成決議 A.1215(34)。

IMO編號方案為每一艘船舶指派一組永久且唯一的7位數IMO編號，該編號於船舶整個生命週期中保持不變，即使船名、船東或船旗變更亦不受影響。其目的在於提升海上安全並防止海事詐欺行為。

IMO公司與註冊船東之獨有識別碼方案則為船東及營運公司指派永久且唯一之IMO編號，並用於各項證書與符合性制度中，以利明確辨識對船舶營運或所有權負責之主體。

公約狀態報告

C 135 議程12

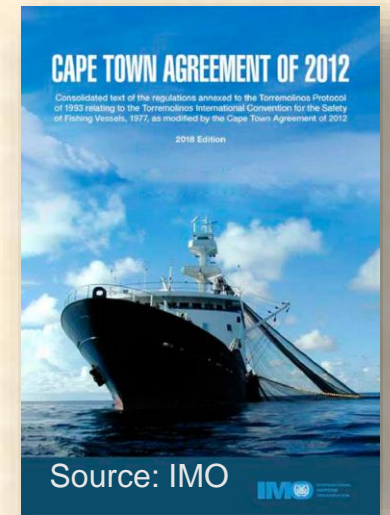
理事會注意到若干IMO公約及文書迄今尚未符合生效條件，包括：

1. 《國際海事組織公約》(Convention on the International Maritime Organization)2021年修正案；
2. 《2010年HNS議定書》(Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, HNS Protocol)；
3. 《2012年開普敦協定》(2012 Cape Town Agreement, CTA)。

另須經明確接受方得生效之其他IMO文書修正案，尚包括：

1. 《國際移動衛星組織公約》(Convention on the International Maritime Satellite Organization)2008年修正案；
2. 《防止傾倒廢棄物和其他物質污染海洋公約之1996年倫敦議定書》(Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter and the 1996 London Protocol)(簡稱《倫敦議定書》)2009年修正案；
3. 《倫敦議定書》2013年修正案。

理事會對會員國與秘書處持續推動上述公約與文書於最早可行時間點生效之努力，表達支持。



二、IMO 會議重點摘要

C 136 議程

議程編號	議程內容
議程1	通過議程
議程2	選舉主席和副主席
議程3	理事會下屆會議(C 137)地點、日期及期程，以及下兩屆會議(C 137和C 138)暫定議程項目
議程4	補充議程項目(如有)

推選理事會主席與副主席

C 136 議程2

IMO大會第34屆會議選舉產生2026-2027年兩年期由40個會員國組成之IMO理事會。新當選之理事會召開第136屆會議，推選 Victor Jiménez (西班牙) 擔任理事會主席，Amane Fethallah (摩洛哥) 擔任副主席。



Photo by IMO on Flickr



Photo by IMO on Flickr

二、IMO 會議重點摘要

C 135、C 136 因應建議

1. 針對C 135會議批准之整合IMO船舶編號方案，其核心在於將船舶編號與公司/註冊船東識別碼整併為單一監管架構，以提升追溯性並降低海事詐欺風險。建議主管機關檢視現行船舶登記及檢查資料庫之識別欄位設計，並研議是否需調整《船舶法》下位法規，確保船舶、船東與營運公司識別資訊格式得以對齊IMO新制，以避免未來於港口國管制(Port State Control, PSC)檢查時出現識別落差或資料不一致問題。
2. 理事會於C 135期間檢視多項尚未生效之公約與議定書，特別關注《開普敦協定》(Cape Town Agreement, CTA)及《HNS議定書》之生效進程並呼籲加速履約。基於我國遠洋漁業規模及漁船安全議題長期受國際關注，主管機關宜提前啟動CTA內國法化研析與漁船檢驗制度調整，以降低公約生效後在港口國檢查中遭遇強度提升之合規壓力，避免產業端面臨突發性的營運風險。因CTA涉及漁船安全與檢驗制度，屬海事安全監管範疇，惟對遠洋漁業產業影響重大，建議航港局與漁業署採跨機關協作模式因應。

二、IMO 會議重點摘要

C 135、C 136 因應建議

3. C 136會議已完成2026-2027年理事會主席選舉並確認未來兩年之預算與治理方向，並延續「多語言能力」及資源配置議題至後續議程。建議主管機關持續掌握新任理事會在議事規則、語言政策與財務配置上的政策走向，以便我國在參與技術性委員會或大會審議時，更精準研判程序調整及資源分配對我國參與權益之影響。

二、IMO 會議重點摘要

下屆會議期程

C 137

預計於2026年7月6-10日舉行



Source: IMO

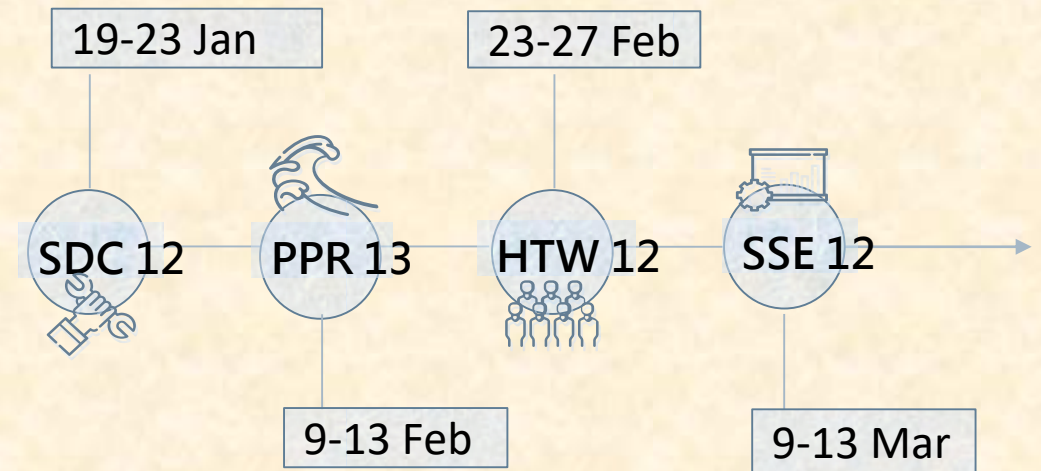
IMO會議預告

SDC 12

2026年1月19日至23日舉行

PPR 13

於2026年2月9日至13日舉行



參考資料

1. IMO, Assembly, 34th session, 24 November to 3 December 2025.
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/assembly-34th-session.aspx>
2. IMO, Council, 135th session (C 135), 19 to 21 November 2025.
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/council-135th-session.aspx>
3. IMO, Council, 136th session (C 136), 3 December 2025.
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/council-136th-session.aspx>
4. Lloyd 's Register (LR), A 34 Summary Report. <https://maritime.lr.org/Assembly-34-Summary-Report>
5. Safety4sea, Dec 24, 2025. Article: Year in Review: 25 highlights of 2025 at a glance.
<https://safety4sea.com/cm-year-in-review-25-highlights-of-2025-at-a-glance/>

以上為本期重點議題說明

感謝！

國立高雄科技大學
國際海事公約研究中心



Center for International Maritime Convention Studies

