

# 115年2月國際海事最新議題

## ➤ 國際海事組織(IMO)海事要聞

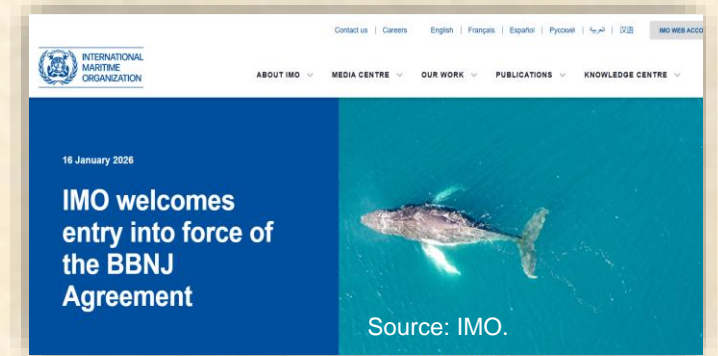
- 回顧115年1月至2月初IMO海事要聞 (P.2-P.5)

## ➤ IMO 會議重點摘要

- IMO船舶設計和建造次委員會第12屆會議 (SDC 12) (P.06-P.16)
- IMO污染防治和應變次委員會第13屆會議 (PPR 13) (P.17-P.26)

## 國際海事組織(IMO)歡迎《BBNJ協定》正式生效

BBNJ協定又稱作「公海條約」(High Seas Treaty)，是作為全球第一個全面性保護國際水域海洋生物的國際條約，宗旨是對公海海洋資源的永續利用和管理制定了具有法律約束力的規範；協定已於2023年6月19日批准；於9月20日至2025年9月20日期間開放所有國家及區域經濟體或組織簽署，並已於2026年1月17日生效。(BBNJ聯合國保管通知文件號 [C.N.447.2025.TREATIES-XXI.10](#))



協定正式名稱為《國家管轄範圍以外區域海洋生物多樣性保育與永續利用協定》(簡稱BBNJ協定)，主要保護內容包括：

1. 海洋基因資源(Marine genetic resources)，包括公平地分享資源利益；
2. 相關措施，像區域性管理工具，如海洋保護區(marine protected areas)；
3. 環境衝擊影響評估；及
4. 能力建設和技術移轉。

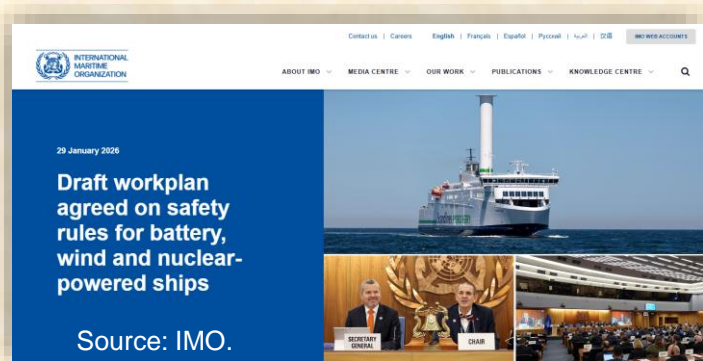
IMO 秘書長Dominguez先生表示，世界已證明各國可以攜手凝聚共同願景，建構永續海洋管理框架，同時確保海洋帶來的惠益和資源，能公平地共享全人類。如今仍須共同努力，將這些規則付諸實行。IMO也已準備好為《BBNJ協定》實施，提供專業領域內相關支持。

IMO 也持續維護並促進其職掌的海洋保護相關之國際性文書工具有所成效，包含：規範船舶污染的《防止船舶污染國際公約》《防止船舶污染國際公約》(MARPOL公約)、防止潛在入侵性水生物種的《船舶壓艙水及沉積物管理國際公約》(BWM公約)；以及嚴禁海上廢棄物傾倒的倫敦公約/議定書 ([London Convention and Protocol](#))。(更多有關IMO海洋保護角色資訊請參考[此處](#))

### 補充說明

- BBNJ協定，係經由全球各國在這數十年來的談判和籌備工作之成果，其正式名稱為「聯合國海洋法公約下國家管轄外區域海洋生物多樣性保育及永續利用協定」(Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction) 於2023年6月通過後生效，迄今為止，已有80多個國家批准BBNJ協定。
- 海洋基因資源 (Marine Genetic Resources, MGRs) 係指具實際或潛在價值之基因層級資源，亦即我們常說的海洋遺傳資源，其應用涵蓋廣泛地包括海洋生物多樣性與遺傳多樣性所組成的「基因大數據」(genome metadata)，及其後續經由生物體中基因表達過程所生產之轉錄核糖核酸 (mRNA)、蛋白質 (protein)、以及其代謝分子 (secondary metabolites) 等「衍生物」(derivatives)。

## IMO 電池、風能和核動力船舶的安全規範工作計畫草案達成協議



IMO於2026年1月的船舶設計和建造次委員會(SDC 12)完成一項工作計畫草案，將為採用新動力技術和替代燃料以減少溫室氣體排放的船舶制定安全監管框架，該工作計畫草案將提交給2026年5月的海事安全委員會第111屆會議(MSC 111)批准。

該工作計畫內容涉及到制定或修改有關核能、風力推進和風能輔助動力，以及船上鋰離子電池(lithium-ion batteries)和貨櫃式可替換動力電池(swappable traction battery containers)相關安全法規，這些法規皆屬於 SDC 次委員會的工作職掌範圍。

SDC 後續工作計畫草案，若能於今年五月的 MSC 111 批准，IMO 將著手推進後續規範標準制定作業，相關預計工作時程如下：

- 2028 年 ( MSC 114 )：透過 SOLAS 第II-1章/規則41的修正案，允許使用電池作為電力和照明系統的主要來源。
- 2029 年 ( MSC 116 )：批准使用風力推進和風力輔助動力船舶安全臨時準則。
- 2030 年 ( MSC 118 )：透過修訂後的核能章程和 SOLAS 公約第VIII章的修正案。

SDC 12 成立了SDC溫室氣體安全通訊小組(SDC Correspondence Group on GHG Safety )，負責收集和分析與核能和風能相關的信息，並製定 SOLAS 第II-1章規則41的修正案草案，該通信小組將於下屆次委員會 SDC 13 (2027年) 提交書面報告。

# 一、IMO 國際海事要聞

關鍵詞：SOLA II-1章；SOLAS公約繫泊絞機新規定



## 勞氏驗船協會(LR)：SOLAS公約操錨用絞車新規定 已自2026年1月起生效

英國勞氏驗船協會 (Lloyd' s Register, LR) 近期公告了 IMO 《海上人命安全國際公約》(SOLAS 公約) 第II-1章規則3-13條，引入關於操錨用絞機(Anchor Handling Winches)的新強制性要求，該條例已由 IMO [MSC.532\(107\) 號決議](#)修訂，並於 2026 年 1 月 1 日生效。

這些修訂是在先前針對船上起重設備更新規範並以IMO《操錨用絞機操作準則》(MSC.1/Circ.1662)通函發布。新規定適用於操錨用絞機，其定義為「用於在海上作業用於部署、回收和重新定位錨點，以及相關繫泊纜繩之絞纜機(或稱繫泊絞車)」。這種絞機常見於專用錨作船、海上支援船和某些拖船上，可以是專門為錨機而建造的，也可以整合到拖曳起重設備系統中。

### ➤ 船上起重操錨絞機新要求 (自2026年1月1日起或之後安裝)

根據SOLAS 第II-1章規則 3-13.2.2條規定，新裝設的操錨用絞機裝置，須符合IMO通函所載之技術要求，並於正式投入作業前取得認證；另外，SOLAS II-1章規則 3-13.2.5 條規定，現有絞機必須按照 IMO 的操作準則進行測試和全面性檢查。儘管IMO 準則允許接受經主管機關批准之其他國際文書的認證，但此前並沒有專門針對操錨絞機的船級要求。對此，國際驗船協會聯合會 ( International Association of Classification Societies, IACS ) 預計將對此類項目檢驗和測試制定標準化規範。

在此期間，LR將對現有設施採取以下措施：

- 審核文件，包括核實船上是否備有維修和操作手冊。
- 絞機結構、基座和支撐結構的勘測
- 纜繩和起落設備的檢查
- 液壓系統、控制站和電力裝置的勘測
- 運作測試，包括警報和安全功能
- 過荷剎車之維持負荷試驗，應為剎車維持負荷值的110% ( 如果無法進行實際測試，可改以計算結果替代 ) 。
- 過荷拉力試驗達到最大線路拉力 (MLP) 的 110%
- 過荷試驗完成後進行全面檢查。

這些要求必須在2026年1月1日或之後的首次貨船安全構造 (Cargo Ship Safety Construction)換證檢驗(Renewal Survey)前完成驗證，相關船舶記錄將註記適當說明。

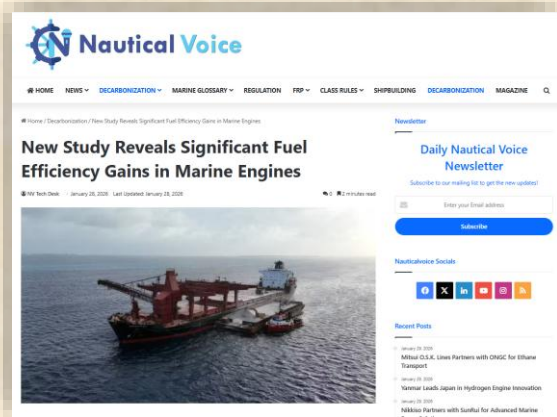
### ➤ 所有操錨絞機的維護、操作、全面檢查和測試

根據 SOLAS 公約第 II-1章 規則 3-13.3 之規定，所有操錨用絞機、相關設備和起落設備必須按照IMO 的操作指引準則進行操作測試、全面檢查、檢驗和維護。

### ➤ 船東和營運商必須留意

- 遵循製造商建議、行業標準和操作規範。
- 將絞機納入船上維護計劃
- 確保維護和操作手冊齊全 ( 如有缺失，則根據IMO 指引準則重新編制 )
- 確認人員具備相應資格且熟悉設備操作。

## 最新研究顯示船用引擎燃油效率顯著提升



Source: Nautical Voice.

希臘國立雅典理工大學(National Technical University of Athens, NTUA)近期一項研究顯示船舶燃油效率令人矚目的發展。研究強調，現有船舶無需對引擎進行改造或使用新型燃料，即可大幅降低燃油消耗和排放。該研究對英國燃料科技公司Fuelre4m所開發的燃油處理技術進行測試評估。

該研究在嚴格控制實驗條件情況下（控制引擎轉速和機械扭力），利用一台以標準 B10 生質柴油為燃料的商用柴油引擎，結果顯示，該公司所開發的燃油技術，其燃油消耗量降低了3.5%至6.7%，這說明經改良的燃油技術，其每單位消耗的燃油可提供更多能量。在實際情境下，當引擎可以調節其負載量時，效率提升更為顯著，經獨立測試顯示，引擎的推進效率可以提升超過21%。研究結果表明，Fuelre4m公司開發的燃油處理技術能夠提升使用傳統燃料的大型船舶引擎的性能。

### 對海事產業的影響

雅典理工大學副教授喬治·帕帕蘭布魯(George Papalambrou)，在各種操作條件下，也對其效率提升的一致性結果感到驚訝。這種一致性表明該技術可廣泛應用於不同類型的船舶。Fuelre4m公司執行長 Rob Mortimer 也表示，燃料仍是航運產業主要的成本考量之一，降低燃油消耗便能提升經濟和環境效益，加上這些成果是透過現有引擎和燃料可實現的，這使得營運商能夠立即實施改進措施，無需等待未來。

目前航運產業每年消耗超過2億噸的燃油，隨著海運業面臨營運成本上升和排放目標日益嚴格的雙重挑戰，即使是適度的效率提升也能顯著減少溫室氣體排放和燃料支出。這項研究的發現有望推動燃料處理技術的更廣泛應用，可為海事領域的革新潛力帶來深遠影響。

### 未來前景及業界反應

這些研究成果可反應實際應用的潛在可能性，能鼓勵船東和營運商，去探究其他燃油處理方案，並將其作為應對當前挑戰的切實可行的解決方案之一。隨著產業的不斷發展，如何提高燃油效率將是最優先的選項，從而推動創新和對永續實踐的投資。

NTUA的研究強調了海事產業在提高燃油效率和減少GHG排放方面存在巨大潛力。除了可以透過現有技術和燃料，採取積極措施，朝著更永續的未來邁進同時，亦能有效控制營運成本。

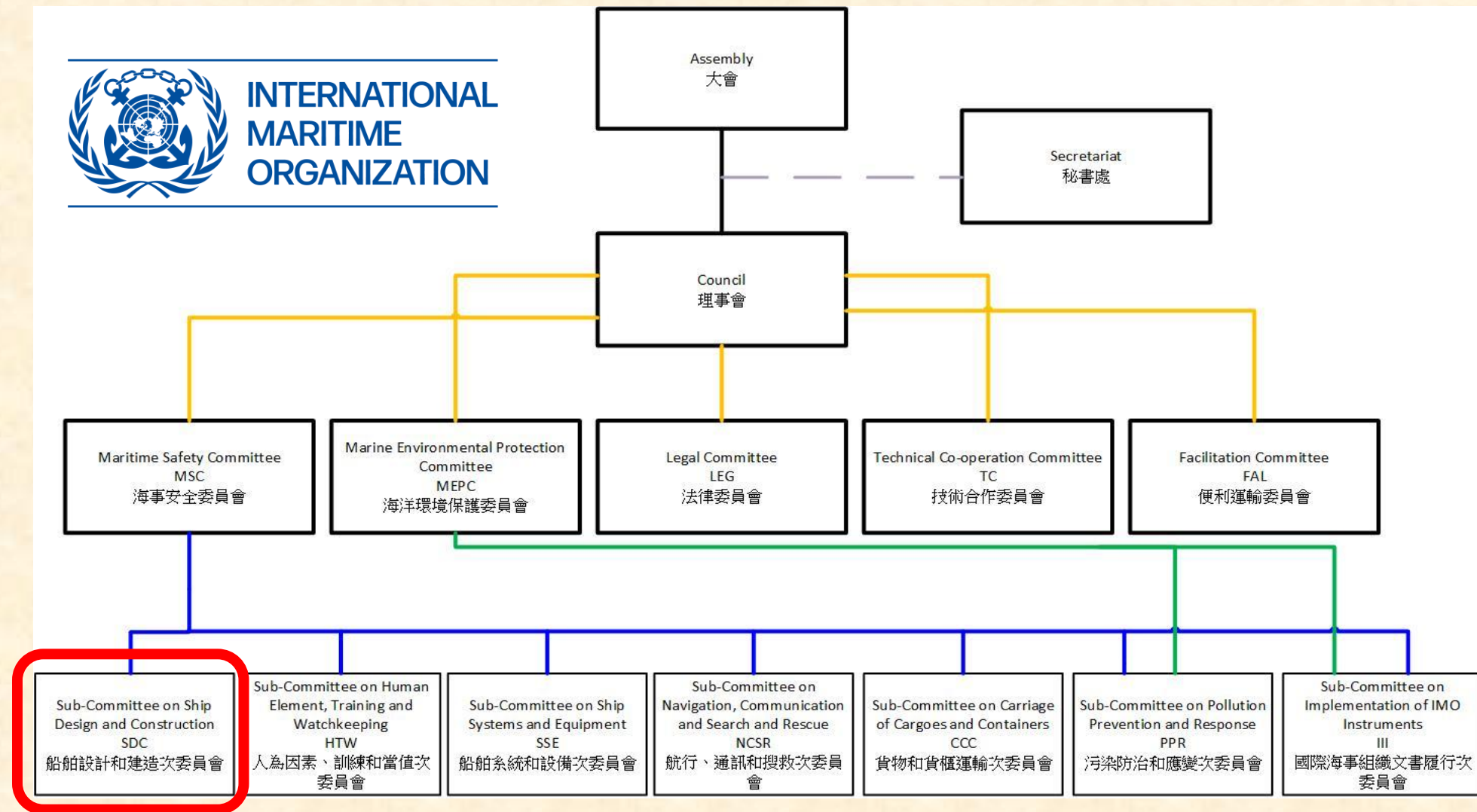


# 國際海事組織 船舶設計和建造次委會 第12屆會議

International Maritime Organization  
Sub-Committee on Ship Design and Construction  
12th session (SDC 12)  
19– 23 January 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

# 船舶設計和建造次委員會

(Sub-Committee on Ship Design and Construction, SDC)

- 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。
- 船舶設計和建造次委員會 (Sub-Committee on Ship Design and Construction, SDC) 負責審議與船舶設計及建造有關的技術和操縱事項，包括艙區劃分 (subdivision) 和穩度 (stability)。此次委員會亦涉及結構與材料的測試及批准、載重線、噸位測量、漁船安全和工業人員 (industrial personnel) 的運輸。



Photo by IMO on Flickr

## 二、IMO 會議重點摘要

# SDC 12 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	在船舶結構中使用玻璃纖維強化塑膠(FRP)之準則
議程2	其他國際海事組織(IMO)機構的決議	議程8	減少航運水下輻射噪音的經驗累積階段
議程3	修訂客船發生火災或浸水事故後系統性能評估暫行解釋性說明(MSC.1/Circ.1369號通函)及相關通函	議程9	制定安全監管框架以支持船舶採用新技術與替代燃料減少溫室氣體排放
議程4	2011年《加強檢驗方案章程》(ESP章程)修正案	議程10	IMO安全、保全、環境、便利、責任和賠償相關公約條款的統一解釋
議程5	修訂《海上人命安全國際公約》(SOLAS公約)第II-1章(C部分)和第V章,以及有關操舵和推進要求的相關文書,以解決傳統和非傳統推進和操舵系統的問題	議程11	檢視並視需要修正《海上人命安全國際公約》規則II-2/13.4.1.1和13.4.2.1,以釐清機艙下層逃生安排之要求
議程6	制定機艙控制室警示管理(ECRAM)性能標準	議程12	制定2009年《海上移動式鑽井平台構造與設備章程》第6章修正案,以規範停機後仍具備運轉能力之電氣設備

## 二、IMO 會議重點摘要

# SDC 12 議程-2

議程編號	議程內容	議程編號	議程內容
議程13	制定《國際消防安全系統章程》第15章修正案，明確規範包含氮氣接收器或氮氣產生系統緩衝槽之密閉空間	議程16	選舉2027年主席和副主席
議程14	修訂《船舶使用塑膠管材之應用準則》(A.753(18)號決議)	議程17	任何其他事項
議程15	兩年期狀態報告和SDC 13暫定議程	議程18	要求次委員會採取的行動

## 修訂客船安全返港(SRtP)要求之解釋性說明

### 議程3

- SDC 12 同意「火災或浸水事故後之安全返港(safe return to port, SRtP)以及有序撤離與棄船(Orderly Evacuation and Abandonment, OEA)解釋性說明」修正案草案，及其相應之MSC通函草案，並擬提交MSC 111審議批准。
- 本次解釋性說明修正案草案適用之範圍，已由MSC.1/Circ.1369號通函之內容進一步擴展，涵蓋客船之完整生命週期，包括設計、驗證、測試及營運層面。

#### 補充說明

「安全返港」(Safe Return to Port, SRtP)概念於2010年納入SOLAS公約，其目的在於提升客船之系統強固性與失效容忍能力。即使在發生浸水或火災事故情況下，船舶仍應能以自升動力返回港口，並為全體在船人員提供安全區域。SRtP規定適用於船長120公尺以上或設有3個以上主要垂直分區之客船。

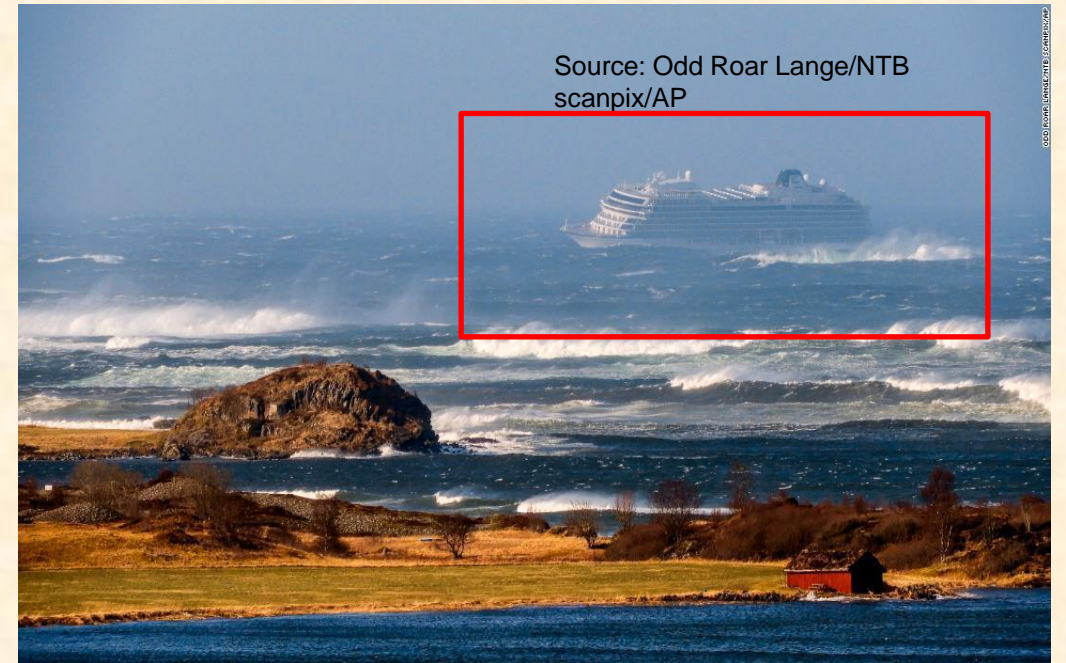
## 二、IMO 會議重點摘要

### 制定機艙控制室警示管理(ECRAM)性能標準路徑圖

#### 議程6

SDC 12 同意制定機艙控制室警示管理(Engine Control Room Alert Management, ECRAM)性能標準路徑圖，並將其作為獨立於《駕駛台警示管理標準》(Bridge Alert Management standards) (MSC.302(87)號決議)之外的文書。此性能標準將界定船舶機艙控制室(Engine Control Room, ECR)內各類警示系統之設計與維護要求，以確保在正常與緊急狀況下均能維持安全操作。

2019年3月，客船Viking Sky於挪威沿岸外海發生推進力喪失事故，幾乎觸礁。事故調查指出，在關鍵緊急情況下，機艙控制室操作人員同時面對大量警報訊號，造成資訊過載，進而提高人為操作錯誤與反應延遲的風險。



## 二、IMO 會議重點摘要

# 修訂《船舶結構中使用玻璃纖維強化塑膠(FRP)構件暫行準則》

## 議程7

- 同意《船舶結構中使用玻璃纖維強化塑膠(FRP)構件暫行準則：消防安全議題》(Guidelines for the use of fibre-reinforced plastics (FRP) within ship structures: Fire Safety Issues) (MSC.1/Circ.1574號通函) 修正案草案，並將提交MSC 111審議批准。
- 本次修正案草案納入替代設計情境下消防安全評估之實務經驗，並系統性涵蓋FRP材料之主要消防安全要素。

### 補充說明

FRP準則為船舶設計者與建造者提供安全使用FRP於船舶結構之技術指引，特別著重於因FRP材料所產生之消防安全風險控管。該準則亦有助於各船旗國主管機關依據SOLAS公約要求，在「替代設計及佈置」(Alternative Design and Arrangements)架構下，一致性地執行FRP材料相關消防安全測試與評估。



Source: 交通部航港局 Facebook

## 二、IMO 會議重點摘要

# 針對特定溫室氣體減排技術制定安全框架 之工作計畫草案

## 議程9

### 船舶溫室氣體減排技術安全監管框架

- SDC 12 完成一項工作計畫，用以制定安全監管框架，以支持船舶採用新興技術與替代燃料減少溫室氣體排放，此項工作屬於SDC次委員會的職權範圍。此工作計畫將提交MSC 111審議並批准。
- 此工作計畫中包含一個時程表，並納入多項關鍵里程碑，涵蓋制定或修訂既有安全規範，主要涉及：核能動力、風力推進及風力輔助推進系統、船舶鋰離子電池及貨櫃型可替換式動力電池 (swappable traction battery containers)。



# SDC 12 因應建議

1. 針對預計於2026年5月舉行MSC 111批准的文件，主管機關應優先更新「客船安全返港」(SRtP)的審查流程。新版指南將適用範圍擴大至設計、驗證及營運的全生命週期，檢驗清單須涵蓋《國際安全管理章程》(International Safety Management Code, ISM Code)稽核與人員演練。此外，針對《加強檢驗方案章程》(ESP Code) 引入的「遠端檢查技術」(RIT)，將於2028年生效。主管機關應儘速建立 RIT 服務供應商的資格認證標準，並要求業者在檢驗計畫中提前納入無人機等設備的使用規範，確保發證合規性。
2. 已確立支持溫室氣體 (GHG) 減排技術的監管框架工作計畫，涵蓋核能、風力推進及鋰電池安全，建議主管機關持續追蹤相關SOLAS公約條文規範之修訂以及準則的制定。同時，針對已修訂的玻璃纖維強化塑膠 (FRP) 船舶結構消防安全準則，主管機關亦應熟悉相關的替代設計及佈置 (Alternative Design and Arrangements)，以利未來審核採用新型複合材料或綠色技術的船舶設計案。

## 二、IMO 會議重點摘要

# 下屆會議期程

## SDC 13

預計於2027年春季舉行。



Source: IMO

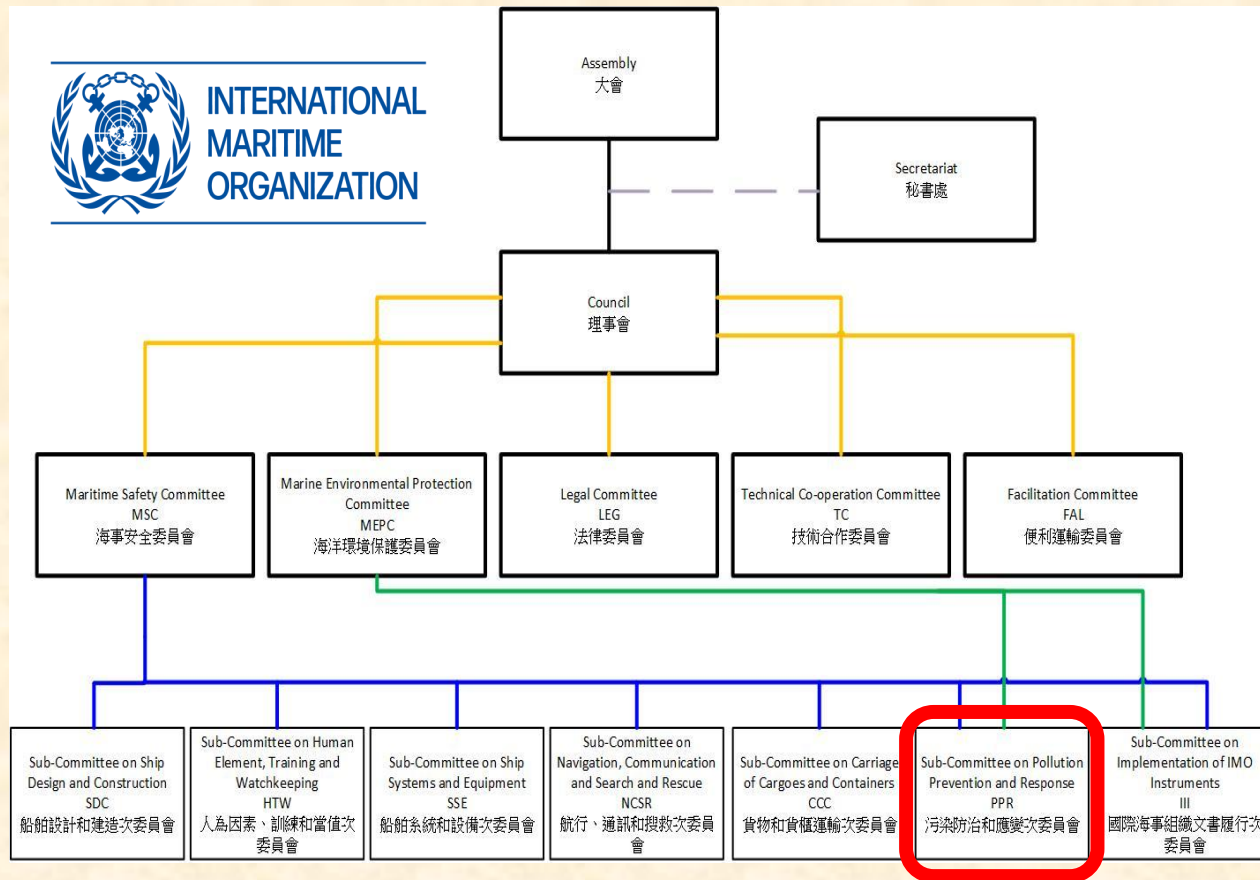


# 國際海事組織 污染防治和應變次委員會 第13屆會議

International Maritime Organization  
Sub-Committee on Pollution Prevention and Response  
13<sup>th</sup> session (PPR 13)  
9-13 February 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

### 污染防治和應變次委員會

#### (Sub-Committee on Pollution Prevention and Response, PPR)

- 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。
- 污染防治和應變次委員會 (Sub-Committee on Pollution Prevention and Response, PPR) 負責處理國際海事組織職權範圍內所有與污染防治和應變有關的事項。這包括從《國際防止船舶污染公約》 (International Convention for the Prevention of Pollution from ships, MARPOL) 的所有附則，涵蓋船舶壓艙水和沉積物中的有害水生物控制和管理；生物附著 (biofouling)；防污系統 (anti-fouling system)；石油和有害有毒物質的污染防治、應變及合作；以及安全和無害環境的船舶回收等。

## 二、IMO 會議重點摘要

# PPR 13 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	評估和統一關於將廢氣清潔系統排放水排入水生環境的規則和指南，包括條件和區域
議程2	其他國際海事組織(IMO)機構的決議	議程8	審查與制定《防止船舶污染國際公約》附則VI及2008年《氮氧化物技術章程》之 NOx 排放規定
議程3	化學品安全和污染危害以及《國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程》相應修訂的準備	議程9	審查與修正2008年《氮氧化物技術章程》，以提供燃用非含碳燃料或含碳與非含碳混合燃料之引擎認證機制
議程4	修訂《防止船舶污染國際公約》附則II，以提高高熔點和/或高黏度產品的貨艙收艙、洗艙作業和預洗程序的有效性	議程10	修訂《防止船舶污染國際公約》附則IV和相關準則
議程5	制訂管制與管理船舶生物附著之具法律約束力框架，以將入侵水生物種之轉移減至最低	議程11	解決船舶海洋塑膠垃圾之行動計畫的後續工作
議程6	減少國際航運黑碳排放對北極的影響	議程12	修訂船舶機艙艙底水防污設備之修訂準則及規範 (MEPC.107(49)號決議)

## 二、IMO 會議重點摘要

# PPR 13 議程-2

議程編號	議程內容	議程編號	議程內容
議程13	審議綜合艙底水處理系統準則和修訂國際防止油污染證書及油類紀錄簿	議程16	選舉2027年主席和副主席
議程14	IMO環境相關公約規範的統一解釋	議程17	任何其他事項
議程15	兩年期狀態報告和PPR 14暫定議程	議程18	提交給海洋環境保護委員會的報告

## 二、IMO 會議重點摘要

### 為具法律拘束力之生物附著規範 框架奠定基礎

#### 議程5

- 繼MEPC 83 (2025年4月) 決議制定具法律拘束力之生物附著(biofouling) 管理框架，以防止外來入侵水生物種擴散後，次委員會已就未來工作方向達成若干基礎性要素共識。其中包括建議該框架採「獨立法律文書」(standalone instrument) 形式，以及完成本項產出(output)之職權範圍定稿，兩者均擬提交MEPC 84審議通過。
- 次委員會成立通訊小組啟動實質研擬工作，其職權範圍包括：
  1. 界定該法律框架之目標；
  2. 擬定文書整體結構草案；
  3. 盤點為支援實施所需制定之相關準則；
  4. 擬定整體工作計畫草案。

該通訊小組亦將納入本屆會議所提交文件中所揭示之相關政策與技術考量。

### 持續推動廢氣清潔系統(EGCS)相關工作

#### 議程7

- 持續就廢氣清潔系統(EGCS) 排放水之管理議題進行討論。討論內容包括是否允許沿海國於「特別敏感海域」(Particularly Sensitive Sea Areas, PSSAs) 中，申請採取相關保護措施(Associated Protective Measures, APMs)，以限制EGCS排放水之排放。次委員會建議請MEPC邀請會員國研擬PSSA劃設提案，並將EGCS相關保護措施納入考量。
- 此外，次委員會亦邀請有意之會員國及國際組織於休會期間進行協商，並向PPR 14提交具體提案，以研擬適當措施控制EGCS排放水之排放。

#### 補充說明

特別敏感海域(Particularly Sensitive Sea Area(PSSA)是指由於公認的生態、社會經濟或科學原因而具有重要意義，並可能容易受到國際海洋活動損害，需要透過國際海事組織(IMO)的行動予以特別保護的區域。確定特別敏感海域的標準和特殊區域的標準並不相互排斥。在許多情況下，特別敏感海域可以設立在特殊區域內，反之亦然。

## 二、IMO 會議重點摘要

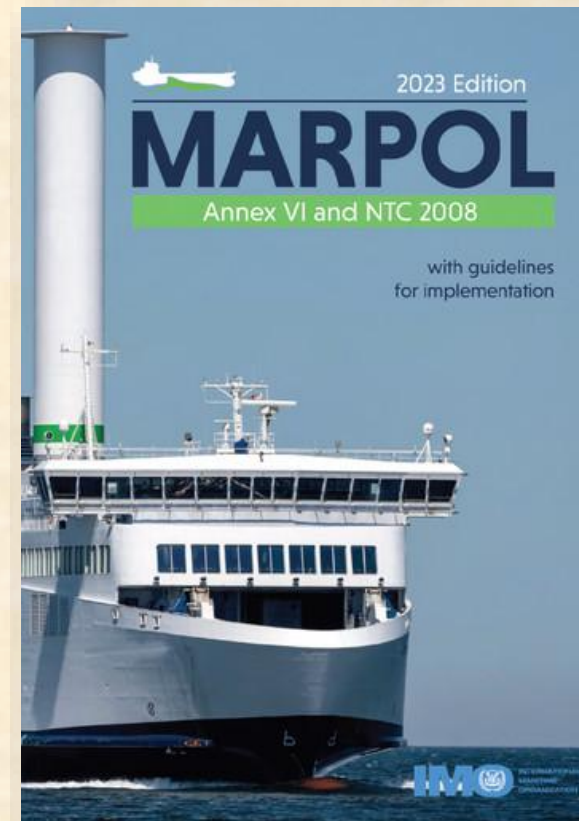
# 《氮氧化物技術章程》(NOx Code)修正案定稿

### 議程8

- 就2008年《氮氧化物技術章程》(2008 NOx Technical Code)有關「非含碳燃料」之修正案草案達成一致，並擬提交MEPC 84審議通過後續予以採納。
- 本次修正係更新船舶主機空氣污染測試方法，以反映氫氣、氨等低碳或零碳燃料之實際應用。由於現行測試方法係以排氣中碳含量作為計算基礎，對於不含碳燃料之主機已無法適用，因此有必要建立新的測量標準與程序，以確保相關主機符合MARPOL公約附則VI之適用要求並取得適當認證。此修正案草案涵蓋《氮氧化物技術章程》相關章節，包括：定義、試驗台(test bed)測量程序、船上符合性驗證規定，以及多項附錄內容之調整。

#### 補充說明

2008年《船用柴油機氮氧化物排放控制技術章程》(Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines) (簡稱《氮氧化物技術章程》(NOx Technical Code)) 係IMO所通過之國際法律文書，規範主機測試、認證及船上符合性驗證程序，以證明其持續符合適用之氮氧化物 (NOx) 排放限值要求。



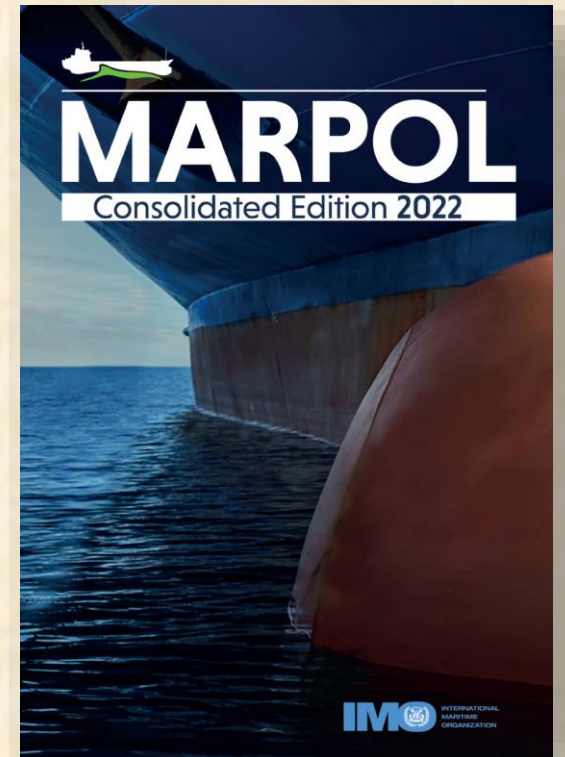
Source: IMO

## 二、IMO 會議重點摘要

### 同意MARPOL公約附則I關於含油艙底水處置之修正案

#### 議程12

- 同意MARPOL公約附則I修正案草案，包括新增規則12B、修訂附錄II（國際防止油污染證書(International Oil Pollution Prevention Certificate, IOPP)(簡稱IOPP證書)及其補充文件格式）以及修訂附錄III（油類紀錄簿格式），並擬提交MEPC 84審議通過後續予以採納。
- 本次修正案引入新規定，允許總噸位400以上且裝設整合式艙底水處理系統(Integrated Bilge Water Treatment System, IBTS)之船舶，透過「強制蒸發」(forced evaporation)方式處置含油艙底水。該程序係將含油艙底水加熱，使水分蒸發，油分殘留後再依規定妥善處置。
- 修正內容並納入標準化操作準則及記錄要求，以確保該處理過程再一致、可監督及安全條件下進行，避免對海洋環境造成污染。



Source: IMO

## 二、IMO 會議重點摘要

### 同意MARPOL公約附則VI關於 揮發性有機化合物(VOCs)之修正案草案

#### 議程17

- 就MARPOL公約附則VI規則15及附錄I之修正案草案達成共識，並擬提交MEPC 84審議通過後續予以採納。
- 此修正案草案規定，新建載運原油之油輪應裝設壓力—真空裝置(pressure-vacuum devices)，最低開啟壓力不得低於 0.20 bar，以控制揮發性有機化合物(VOCs)之釋放並降低空氣污染；同時修訂《國際防止空氣污染證書》(International Air Pollution Prevention Certificate, IAPP)，以記錄船舶之符合性情形。上述要求將於修正案生效時開始適用。



Source: Publicatieplatform UitvoeringsContent

## 二、IMO 會議重點摘要

### PPR 13 因應建議

1. 就IBTS納入MARPOL公約附則I及含油艙底水強制蒸發制度之發展，我國應預為評估《船舶檢查規則》及相關技術規範是否需同步修正，並盤點現行船舶設備與檢驗量能是否足以支援新型系統之設計審查與符合性驗證。同時，應審慎評估強制蒸發操作之環境風險與監管可行性，避免形成執法灰色地帶。
2. 針對非含碳燃料主機之認證制度與NOx排放標準檢討，我國宜及早建立替代燃料船舶之技術審查與測試能力，並強化與國際規範接軌之法規彈性。除制度面修法外，更應思考未來港口國管制實務如何辨識新型燃料主機之合規性，以降低產業轉型過程中的不確定性。
3. 雖我國短期內劃設特別敏感海域（PSSA）之可能性不高，仍應關注EGCS排放水限制及生物附著強制性架構之國際發展趨勢。相關制度一旦於他國或特定海域落地，將透過船舶設計標準與營運模式調整，對我國港口靠泊船隊結構與產業投資決策產生外溢影響。同時，沿海國環境治理權限有擴張趨勢，我國宜預為建構海域環境監測基礎資料與風險評估能力，以保留未來政策選項與談判空間。

## 二、IMO 會議重點摘要

### 下屆會議期程

# PPR 14

預計於2027年春季舉行



Source: IMO

## 二、IMO 會議重點摘要

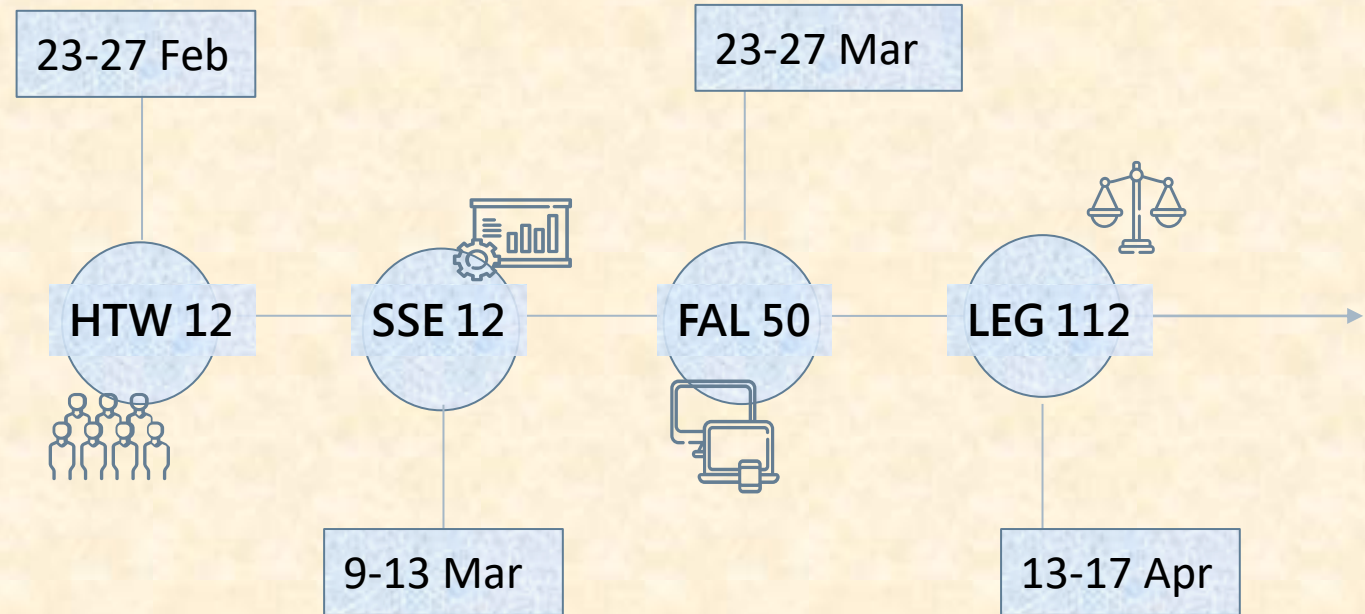
### IMO會議預告

#### HTW 12

2026年2月23日至27日舉行

#### SSE 12

2026年3月9日至13日舉行



# 參考資料

1. American Bureau of Shipping (ABS), News Brief: SDC 12. [https://media.licdn.com/dms/document/media/v2/D561FAQEmh8R-mr\\_WpQ/feedshare-document-pdf-analyzed/B56Zv8855OIsAY-/0/1769475384451?e=1771459200&v=beta&t=SspMQzpEk3WWgMcfPYsP-McL6CV5tQTFryHKqFiVMPA](https://media.licdn.com/dms/document/media/v2/D561FAQEmh8R-mr_WpQ/feedshare-document-pdf-analyzed/B56Zv8855OIsAY-/0/1769475384451?e=1771459200&v=beta&t=SspMQzpEk3WWgMcfPYsP-McL6CV5tQTFryHKqFiVMPA)
2. Det Norske Veritas (DNV), IMO Sub-Committee on ship design and construction (SDC 12). <https://www.dnv.com/news/2026/imo-sub-committee-on-ship-design-and-construction-sdc-12/>
3. IMO, Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC 12), 19-23 February 2026. <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/sdc-12.aspx>
4. IMO. IMO welcomes entry into force of the BBNJ Agreement. 16 January 2026. <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-welcomes-entry-into-force-bbnj.aspx>
5. IMO. Draft workplan agreed on safety rules for battery, wind and nuclear-powered ships. 29 January 2026. <https://www.imo.org/en/mediacentre/pages/whatsnew-2419.aspx>
6. IMO. Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR 13), 9-13 February 2026. <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/ppr-13th-session.aspx>
7. InterManager, Summary report on IMO Sub-Committee meeting SDC 12. <https://www.intermanager.org/2026/01/fw-imo-meeting-sdc-12-19-23-january-2026-168502/>
8. Lloyd's Register (LR), SDC 12 Summary Report. <https://www.lr.org/en/knowledge/regulatory-updates/imo-meetings-and-future-legislation/sdc-12-summary-report/>
9. Nautical Voice. New Study Reveals Significant Fuel Efficiency Gains in Marine Engines. January 28, 2026. <https://nauticalvoice.com/new-study-reveals-significant-fuel-efficiency-gains-in-marine-engines/83661/>
10. Safety4sea. LR: SOLAS requirements for anchor handling winches starting January 2026 <https://safety4sea.com/lr-solas-requirements-for-anchor-handling-winches-starting-january-2026/>

# 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

