

115年3月國際海事最新議題

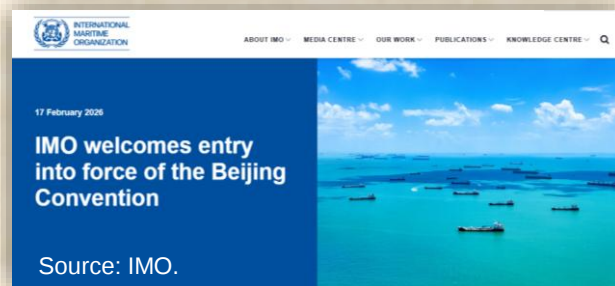
➤ 國際海事組織(IMO)海事要聞

- 回顧115年2月至3月初IMO海事要聞 (p2-6)

➤ IMO 會議重點摘要

- IMO人為因素、訓練和值班次委員會第12屆會議 (HTW 12) (p9-17)
- IMO船舶系統和設備次委員會第12屆會議 (SSE 12) (p18-27)

《聯合國船舶司法出售國際效力公約》已於2026年2月17日生效



《聯合國船舶司法出售國際效力公約》(United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships, Beijing Convention)又稱作《北京船舶司法出售公約》，2023年9月於北京舉行簽署儀式。此公約目的是為協調簡化的跨境船舶司法出售承認制度，有助於確保國際貿易更加順暢，由[聯合國國際貿易法委員會\(UNCITRAL\)](#)制定，並已於2022年12月由聯合國大會通過，今年2026年02月17日正式生效。本公約適用於在締約國境內進行司法拍賣，且船舶在拍賣時實際位於該國領土內的情況。

依據本公約，一締約國所進行之船舶司法出售，將由所有其他締約國予以承認。此制度使買受人取得無負擔之所有權，亦即船舶不再負擔任何既有債務或海事請求權。換言之，新船東可確信其船舶不會因既有債權而在外國港口遭扣押。為確保程序透明度，各締約國於進行司法出售時，必須發布司法出售通知（notice of judicial sale），並於適當情況下簽發司法出售證明書（certificate of judicial sale）。

IMO在執行船舶司法出售過程中發揮關鍵作用，負責擔任相關文件之保存機構（repository），文件將透過IMO全球綜合航運資訊系統（[IMO GISIS](#)）平台中的專門模組公開，使各利益相關者得以便捷取得經統一處理之司法出售資訊。

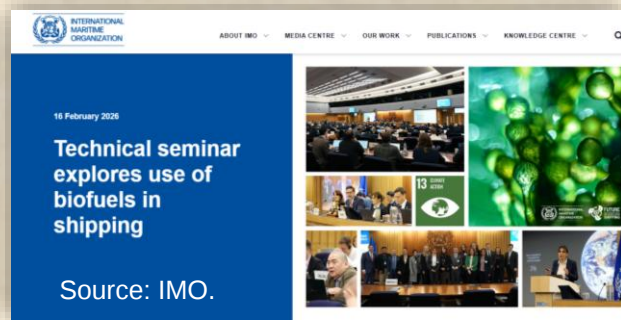
在此之前，船舶司法出售主要由各國國內法規範，而不同國家之制度差異甚大。本公約因此被視為一項重要之制度現代化措施，可降低船舶交易之法律風險與制度摩擦。透過減少法律不確定性並消除潛在風險，本公約有助於強化船舶交易市場、提升市場價格形成機制，並促進國際貿易之順暢進行。本公約適用於司法出售發生於締約國，且船舶於出售時實際位於該締約國管轄領域內之情形。該公約已於2026年2月17日對巴貝多、薩爾瓦多及西班牙生效，因上述國家已完成批准程序。（有關《聯合國船舶司法出售國際效力公約》更多資訊請參考[此處](#)）

補充說明

- 《聯合國船舶司法出售國際效力公約》（United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships, Beijing Convention）又稱《北京船舶司法出售公約》或簡稱「北京公約」。迄今為止已有33個簽署國，包括：安地卡及巴布達、巴貝多、比利時、巴西、布吉納法索、中國、葛摩聯盟、象牙海岸、克羅埃西亞、賽普勒斯、多明尼加共和國、厄瓜多、薩爾瓦多、加彭、迦納、格瑞那達、宏都拉斯、義大利、吉里巴斯、賴比瑞亞、利比亞、盧森堡、馬爾他、巴拿馬、聖多美與普林西比、沙烏地阿拉伯、塞內加爾、獅子山、新加坡、西班牙、瑞士、敘利亞、坦尚尼亞，以及歐盟。

技術研討會探討生質燃料航運業之應用

IMO於2026年2月12日在倫敦總部舉辦一場研討會主題為海洋領域生質燃料技術研討會(Technical Seminar on Marine Biofuels)，探討海事領域生質燃料最新發展，包括利用植物、廢油或農業殘渣製成的船用燃料來減少航運溫室氣體排放所面臨的挑戰和機會。其中重點闡述了生質燃料在船舶脫碳領域應用的潛力和挑戰，包括永續性考量、供應動態、引擎相容性和船上安全等議題；其中也介紹了巴西、印尼、土耳其和美國的生質燃料應用案例分享，相關[影片](#)及簡報請參考研討會資訊[連結](#)。



由馬士基麥肯尼穆勒零碳航運中心(Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, MMMCZCS) 生質燃料負責人Roberta Cenni博士主持，主要探討三個面向議題：

- **生質燃料在航運業應用的現狀：**
 - 國際能源總署(IEA) Paolo Frankl博士[簡報分享](#)
 - 巴西聖保羅大學和 IEA 生質能源任務39的 Glaucia Mendes Souza博士[簡報分享](#)
- **不同生質燃料生產路徑的生產、認證與市場動態：**
 - [世界沼氣協會\(WBA\) CEO Charlotte Morton OBE女士](#)
 - [印尼](#)、[土耳其](#)及[美國](#)案例分享。
- **船上使用生質燃料相關經驗：**[Everllence](#)能源工程公司和全球海事脫碳中心的分享。

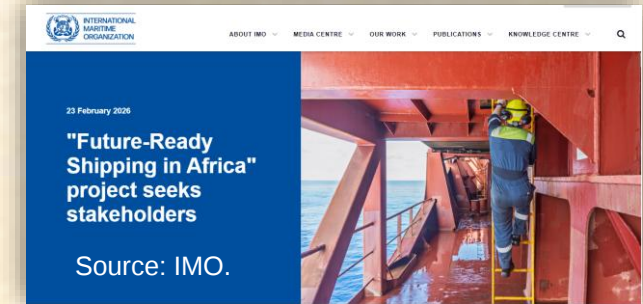
本次研討會係由南韓與IMO的合作項目[未來燃料與技術計畫\(FFT\)](#)支應，本次活動屬於是技術資訊交流性質，不涉及政策談判，希望透過分享有關替代燃料和新興技術的資訊和見解，以支持政策制定者減少船舶溫室氣體排放的努力。IMO海洋環境司司長David Osborn先生也於活動閉幕式上表示，預計將舉辦更多此類型技術性研討會。

補充說明

- [未來燃料與技術計畫 \(IMO Future Fuels and Technology Project, FFT \)](#) 為南韓政府與IMO的合作項目，主要目的是透過推廣未來燃料和技術的應用，支持減少國際航運的溫室氣體排放。這是該計畫項下組織的第三次技術研討會，先前的研討會涵蓋了船上碳捕捉與封存 (Onboard Carbon Capture and Storage, OCCS) 技術和全球航運的能源轉型。

「非洲未來就緒航運」計畫尋求利益相關者

IMO與歐盟(EU)共同為非洲打造「未來就緒航運」計畫，正徵求海事領域的政府相關單位參與，參與者將獲得技術支援，以推動撒哈拉以南非洲地區的脫碳與數位化進程。IMO 已就以下議題事項發出徵求意向書（須由政府機構，如各部會、部門、機構提交；非政府組織或私部門提交之意向書則必須經相應成員國政府機構認可），截止日期為2026年3月9日：

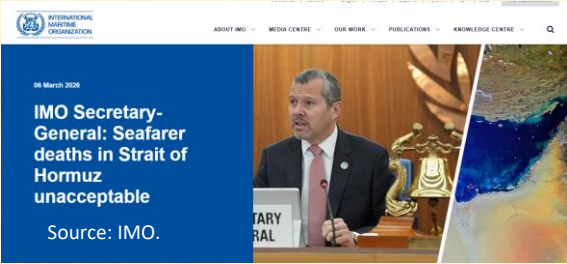


- **成員國參與**：強化撒哈拉以南非洲地區海洋治理和政策框架，促進脫碳、環境永續性和數位化（IMO第5117字號通函）徵求符合資格的會員國參與針對性技術援助活動，重點在於強化海事治理與政策框架，以支持脫碳化、環境永續性及數位化發展；
- **數位化**：支持提升撒哈拉以南非洲地區海事單一窗口（maritime single window, MSW）準備度及推動數據驅動型數位化海事監管（IMO第5115字號通函）徵求撒哈拉以南非洲地區有興趣的政府單位（如部會、部門、機構）及國營企業參與。將協助其評估實施海事單一窗口所需之數位化準備程度與基礎設施缺口；盤點現有港口社群系統、海事單一窗口相關平台及資訊科技基礎設施，並評估可行性並制定海事單一窗口實施計畫路徑圖。
- **教育前導性試驗計畫**：「支持撒哈拉以南非洲綠色與數位航運綜合教育前導性試驗計畫」（IMO第5114字號通函）徵求該地區感興趣的政府單位，包括負責海事教育和培訓的機構，以及區域或次區域海事培訓機構。此舉將使多元化的海員、教官及港口專業人員，透過強化培訓計畫、獎學金，以及與產業連結的實務與航海實習經驗，獲得新技能。
- **替代燃料**：針對環境永續型替代燃料之可行性評估及可融資項目開發提供支援（IMO第5116字號通函）誠徵撒哈拉以南非洲地區有興趣的政府單位，以及國營企業（SOEs）之參與。本計畫將協助其評估港口對替代燃料加注及運輸的準備狀況與基礎設施缺口；進行安全、法規及營運可行性分析；釐清可行的替代燃料發展路徑；並制定可行性研究報告及商業案例。

補充說明

- 「**非洲未來就緒航運**」計畫(Future-Ready Shipping in Africa project) 由歐盟(EU)與IMO的合作計畫項目，主要由IMO執行，並由歐盟（EU）提供500萬歐元資助經費，共有5個撒哈拉以南非洲國家將透過公開意向書徵集程序入選本項目，此計畫旨在支持非洲大陸向永續、低碳和數位化先進的海事部門轉型，同時加強機構能力建設、區域合作和投資準備。

荷姆茲海峽船舶遭遇攻擊 IMO秘書長對海員傷亡表示悲慟且無法容忍



2026年2月底美國對伊朗發動「史詩怒火行動」(Operation Epic Fury)影響，2026年3月6日，位於波斯灣地區的荷姆茲海峽(the Strait of Hormuz)附近船舶也因此遭受波及並傳出船員傷亡。

IMO秘書長Arsenio Dominguez先生，對此事件之受害者及家屬表示哀慟，譴責對船舶的攻擊行為，並呼籲國際各界及相關利益關係者協助，對於持續被受困於波斯灣地區的兩萬名海員可能面臨的風險和精神壓力，都有義務根據國際法採取必要行動措施，確保海員在海上航行作業的權益和福祉，更重申應保障國際間船舶的航行自由。

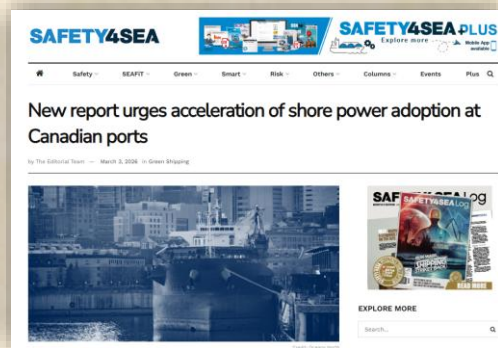
荷姆茲海峽與中東地區遭受攻擊船舶清單

截至2026年3月17日，IMO經船籍國統計荷姆茲海峽附近[船舶事故清單](#)，共17艘船舶（仍持續更新中）：

日期	船名 (IMO 編號)	狀況描述
3月1日	STENA IMPERATIVE (IMO 9666077)	造船廠工人一名死亡，兩名重傷。
	HERCULES STAR (IMO 9916135)	船上起火；無人受傷。
	MKD VYOM (IMO 9284386)	一名海員死亡
	SKYLIGHT (IMO 9330020)	四名海員受傷，一名海員死亡，一名海員失蹤。
3月3日	GOLD OAK (IMO 9806342)	鋼板受損；無人受傷。
	LIBRA TRADER (IMO 9562673)	輕微損壞；無人受傷。
3月4日	SAFEEN PRESTIGE (IMO 9593517)	水線以上船體受損；無人受傷。
3月5日	SONANGOL NAMIBE (IMO 9325049)	船體破損；無人受傷。
3月6日	MUSSAFAH 2 (IMO 9522051)	四名海員死亡，三人重傷。
3月7日	ARABIA III (IMO 8771332)	一名海員受傷。

日期	船名 (IMO 編號)	狀況描述
3月11日	ZEFYROS (IMO 9515917)	因SAFESEA VISHNU 遭受攻擊，受波及引發火災；無人受傷。
	SAFESEA VISHNU (IMO 9327009)	遭遇衝擊引發火災，造成一名海員死亡。
	STAR GWYNETH (IMO 9301031)	貨艙和前甲板受損；無人受傷。
	MAYUREE NAREE (IMO 9323649)	船上發生火災；三名海員下落不明。
3月12日	ONE MAJESTY (IMO 9424912)	船體受損；無人受傷。
	SOURCE BLESSING (IMO 9243198)	受損；無污染；無人受傷。
	GAS AL AHMADIAH (IMO 9849629)	無人受傷

環境組織敦促加拿大港口加速岸電技術普及



Source: safety4sea.com;

環境組織Oceans North近期發布一份由[Dunskey Energy + Climate Advisors](#)公司編撰的報告《[加拿大岸電發展](#)》([Advancing Shore Power in Canada](#))，探討加速加拿大港口（包括溫哥華、魯伯特王子港、蒙特婁、聖約翰和哈利法克斯）岸電系統實施的契機，岸電系統使遠洋船舶在靠泊期間得以接入電網供電，無需啟動輔助引擎發電，從而降低船舶營運成本、減少溫室氣體排放、改善空氣污染並降低噪音污染。

每年有數千艘船舶停靠加拿大港口，超過95%在靠港期間仍持續運轉柴油引擎，為冷藏、暖氣等系統供電，不僅助長氣候變遷，造成的污染等同於小型城市用電量，嚴重威脅港口社區健康。為提升國際競爭力並接軌歐盟、加州及中國標準，報告提出以下核心戰略建議：

設定法規強制時間表(目標2035年前)

- **基礎設施**：建議 **2035 年前**，[加拿大\(各省\)港務局\(CPAs\)](#) 泊位岸電設施普及化，且大型船舶停泊時**強制接岸電**。
- **法規強制**：可比照美國加州空氣資源委員會(CARB)《[靠泊法規](#)》([At Berth Regulation](#))與歐盟《[FuelEU法規](#)》之規範標準，並納入實質性的違規罰則。可透過《加拿大海事法》(CMA)立法建立CPA的監管框架，確保投資環境的清晰度與可預測性。

採取階段性推動策略

- **降本增效**：優先將岸電整合於「新建築」與「大型碼頭擴建」項目，以降低基礎建設成本。
- **對象排序**：首先鎖定**郵輪與貨櫃船**，再逐步推廣至散裝貨船與油輪，並優先排除現有設施的營運障礙。

全面規劃與資金補助：電氣化願景

- **深度調研**：由聯邦政府撥款補助，要求地方港口機關**2028年前**完成各類交通設施電氣化工程可行性研究。
- **範圍擴張**：研究不應僅限於岸電，需涵蓋港口內部車輛、公路及鐵路電氣化的總體電力需求。
- **投資策略**：制定聯邦投資策略，結合公共預算與私人融資，並透過合理的成本回收機制與較長攤銷期，吸引資本投入。

技術標準化與創新引領

- **國際接軌**：組建聯邦政府團隊加速制定散裝船與油輪的國際標準（[IEC/IEEE 80005](#)），確保加拿大在國際規範中有發言權。
- **靈活方案**：鼓勵船商和港口研發「岸電解決方案」，以解決船舶與岸上基礎設施對接相關問題與限制。



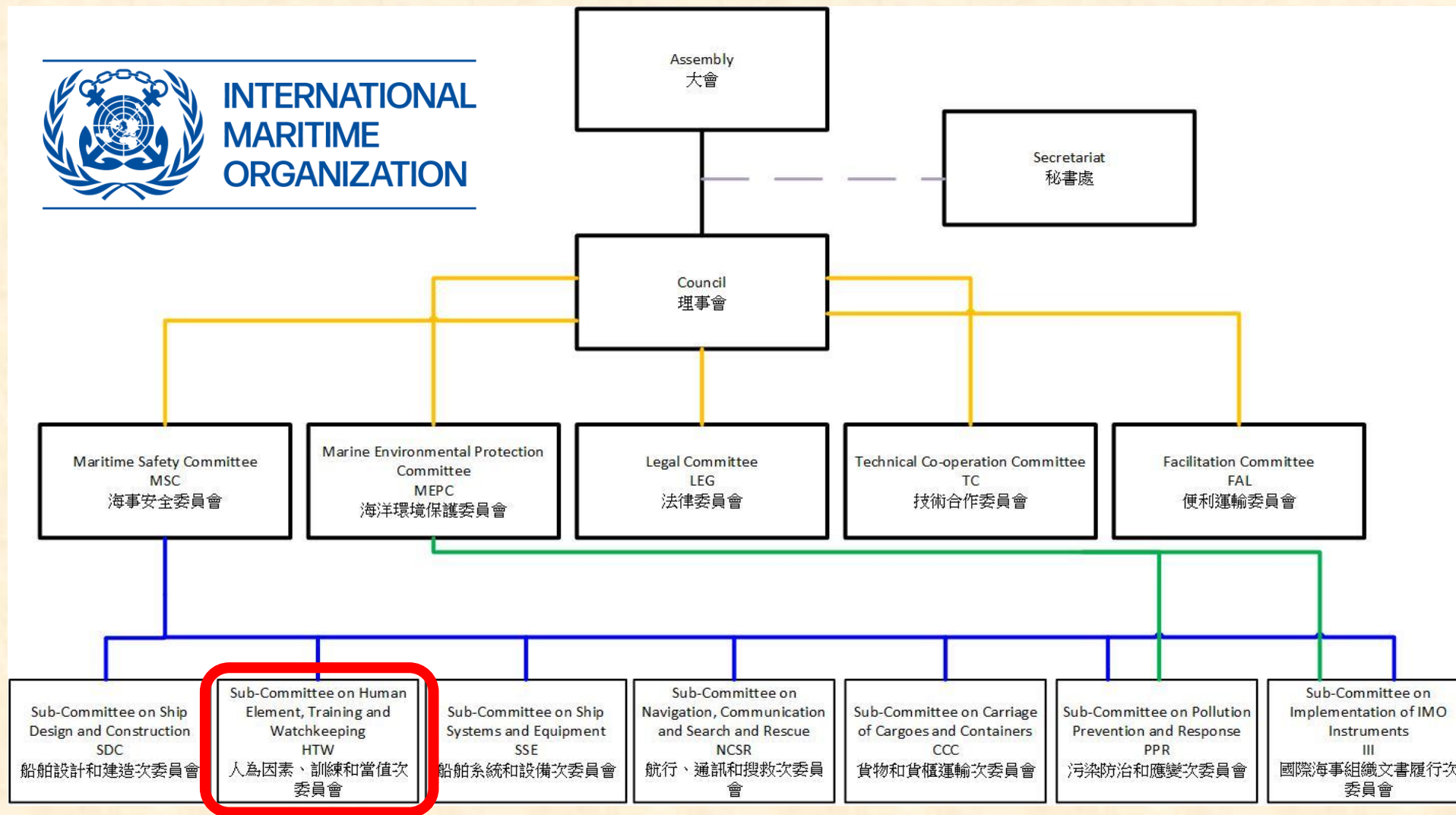
國際海事組織 人為因素、訓練和值班次委員會 第12屆會議

International Maritime Organization
Sub-Committee on Human element, Training and
Watchkeeping

12th session (HTW 12)
23 - 27 February 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

人為因素、訓練和值班次委員會

(Sub-Committee on Human element, Training and Watchkeeping, HTW)

- 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。
- 人為因素、訓練和當值次委員會 (Sub-Committee on Human element, Training and Watchkeeping, HTW) 負責處理航運的人因層面，包括訓練和認證；審查、更新和修訂國際海事組織(IMO)的典範課程；以及處理疲勞等問題的指南。



Photo by IMO on Flickr

二、IMO 會議重點摘要

HTW 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7	制定安全監管框架，支持使用新技術和替代燃料的船舶減少溫室氣體排放
議程2	其他國際海事組織(IMO)機構的決議	議程8	關於疲勞與船員工作及休息時數規定之範疇界定工作及有效性提升
議程3	驗證典範訓練課程	議程9	兩年期狀態報告和HTW 13暫定議程
議程4	人為因素的作用	議程10	選舉2027年主席和副主席
議程5	與適任證書有關之非法行為的報告	議程11	任何其他事項
議程6	全面審查1978年《航海人員訓練、發證及當值標準國際公約》和章程	議程12	提交給海事安全委員會的報告

STCW監督和查驗程序

議程3

- 持續推動強化並整合STCW監督機制與IMO會員國稽核方案(IMO Member State Audit Scheme, IMSAS)之相關工作，其中包括審議下列事項：
 1. 在IMSAS稽核團隊中，具備適任資格人員/STCW專家所扮演之角色；
 2. 強化所謂「白名單」(White List)制度之有效性與穩健性，包括建立與STCW相關稽核發現事項之連結機制；
 3. 使STCW制度與IMSAS之報告機制相互一致。

補充說明

IMO會員國稽核方案 (IMSAS) 為IMO所建立之強制性稽核機制，透過定期評估會員國履行國際海事公約 (如SOLAS、MARPOL、STCW等) 之情形，檢視其立法、行政及執行能力，以確保國際規範能有效落實。該制度亦有助於辨識制度缺失並促進各國持續改善其海事治理能力與履約一致性。

全面審查STCW公約及其章程

議程6

- 本屆次委員會持續推動STCW公約及其章程之全面審查工作，以解決制度間不一致的問題，並依據實務經驗與新興技術發展，提升相關規範內容。在全面審查工作的第一階段中，已辨識出超過500項須予以處理的缺口；第二階段則將著重於研擬必要之修正案。
- 全面審查工作已於本屆會議展開，並將於休會期間工作小組持續進行。本屆會議已規劃第二階段之工作架構，核心議題將包括模擬器訓練、搜救(SAR)相關內容更新、非技術性能力(non-technical skills)以及數位驗證機制等，將研擬STCW公約及其章程第二章「船長及艙面部門」與第三章「輪機部門」之修正案草案，以填補已識別之缺口。
- 本次全面審查工作預定於2029年完成，修正後之STCW公約及其章程預計於2032年生效。

二、IMO 會議重點摘要

使用替代燃料及新興技術之船員訓練標準(1/2)

議程7

- HTW次委員會依據其職權，因應各類燃料技術標準之臨時準則已陸續制定並被採納，負責研擬使用替代燃料及新興技術之船員訓練準則。
- HTW 12：
 1. 《使用甲醇/乙醇作為燃料之船員訓練臨時準則》草案已完成定稿，預計提交2026年5月召開之MSC 111審議通過；
 2. 《使用氨作為燃料之船員訓練臨時準則》亦已完成定稿，預計提交MSC 111審議通過。
- 通過一項延續至2029年之工作計畫，將以依下列優先順序，研擬使用相關燃料/技術之船員訓練要求：
 1. 氫燃料電池(Hydrogen fuel cell)；
 2. 液化石油氣(LPG)；
 3. 氫燃料 (Hydrogen)；
 4. 電池動力(Battery power)；
 5. 風力推進系統及風力輔助動力(Wind propulsion systems and wind-assisted power)。
- 此工作計畫屬於「動態文件」(live document)，將於HTW後續會議中視實際進展及新興優先事項持續檢討與修正。

二、IMO 會議重點摘要

使用替代燃料及新興技術之船員訓練標準(2/2)

議程7

- **現狀與瓶頸：**現行制度基於「燃油動力（HFO/VLSFO/MGO）」作為主要能源之假設基礎，已無法涵蓋替代燃料及新興技術的應用。
- **修正必要性：**修正條文是制度邏輯的「必然結果」，目的是為消除規範與訓練實務之間的落差。針對「適任能力」(Competencies) 與「知識、瞭解及熟練」(knowledge, understanding and proficiency, KUP) 架構進行系統性調整。
- **時程規劃：**
 - ✓ **範圍：**涉及第二章（船長及艙面部門）、第三章（輪機）及第五章（特殊船舶訓練）。
 - ✓ **目標：**2028年前完成定稿，併入 STCW 全面審查程序。

二、IMO 會議重點摘要

船員疲勞及船員工作與休息時間規定之有效性

議程8

- 多項實證研究成果及海事事故調查結果顯示，航運業中船員疲勞問題仍普遍存在，包括工作與休息時間紀錄不實、工作負荷分配失衡，以及檢查與執法實務上的限制等。凸顯在落實與執行船員工作與休息時間及疲勞規定方面，仍面臨實務困難與體制挑戰。
- 依據MSC之指示，本屆委員會正式啟動一項範疇界定(scoping exercise)，以評估現行監管框架是否仍具有有效性並符合實務需求。
- 在現階段，已就後續審查所需之相關文件，彙整為下列4類清單：
 1. 提交予IMO、並有助於理解船員疲勞及工作與休息時間相關議題與疑慮之文件；
 2. 與船員疲勞及工作與休息時間規定相關之IMO文書；
 3. 其他聯合國機構之文書，包括但不限於國際勞工組織(International Labour Organization, ILO)之相關文件，該等文書直接或間接影響IMO有關船員疲勞及工作與休息時間之規範；
 4. 其他具國際關注價值、並有助於整體理解該議題之文件。

此外，次委員會亦指出《國際安全管理章程》(ISM Code)有效性研究所得之結論亦具有參考價值，特別是在公司責任、資源配置以及影響疲勞管理之安全文化因素等方面。整體工作預計於2027年完成。

二、IMO 會議重點摘要

HTW 12 因應建議

1. 有鑑於HTW 12已完成甲醇/乙醇及氨燃料船舶船員訓練臨時準則草案，並規劃於後續階段逐步研擬氫燃料電池、LPG、氫氣、電池動力及風力輔助推進等船舶之訓練要求，建議主管機關可及早關注相關訓練標準之發展趨勢，並評估現行船員訓練制度與課程架構是否需預作調整。特別是隨著替代燃料船舶逐步投入商業運作，未來船員在燃料安全操作、風險辨識及緊急應變等方面之專業能力要求將逐漸提高，建議可透過產官學合作方式，逐步研議相關訓練課程之規劃方向，以利未來與國際制度接軌。
2. HTW 12持續推動STCW公約及其章程之全面檢討工作，未來可能涉及船員能力標準、模擬器訓練應用以及新興風險領域等多項制度調整。建議主管機關可持續追蹤相關修正進展，並適時評估國內船員培訓制度之調整需求。例如模擬器訓練部分替代海勤資歷之議題，未來若形成具體制度設計，可能對訓練體系及海上實習制度產生一定影響，建議可提前蒐集國際實務經驗並進行政策研析，以作為未來制度調整之參考。

二、IMO 會議重點摘要

下屆會議期程

HTW 13

預計於2027年春季舉行。



Source: IMO



國際海事組織 船舶系統和設備次委員會 第12屆會議

International Maritime Organization
Sub-Committee on Ship Systems and Equipment
12th session (SSE 12)
9-13 March 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

船舶系統和設備次委員會

(Sub-Committee on Ship Systems and Equipment, SSE)

- 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。
- 船舶系統和設備次委員會 (Sub-Committee on Ship Systems and Equipment, SSE)負責處理與國際海事組織(IMO)文書所涵蓋之所有類型船舶、船隻、艇筏、移動載具的系統和設備有關技術和操縱事項。包含救生設備、裝置和佈置，以及火災偵測和滅火系統。



Photo by IMO on Flickr

二、IMO 會議重點摘要

SSE 12 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	制定《消防安全系統章程》(FSS章程)第5章第2.1.2.5段有關墊片建造要求之修正案
議程2	其他國際海事組織(IMO)機構的決議	議程8	修訂2010年《耐火試驗程序國際章程》(FTP章程)，允許採用新的消防系統和材料
議程3	救生艇通風的新要求	議程9	審查和更新《海上人命安全國際公約》(SOLAS公約)規則II-2/9，以納入先有的指南和釐清要求
議程4	修訂《固定式二氧化碳滅火系統維護與檢查準則修訂版》(MSC.1/Circ.1318/Rev.1號通函)，以釐清二氧化碳鋼瓶之測試與檢查規則	議程10	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	修訂《海上人命安全國際公約》(SOLAS公約)第III章和《國際救生裝置章程》(LSA章程)	議程11	驗證典範訓練課程
議程6	《海上人命安全國際公約》(SOLAS公約)第III章和《國際救生裝置章程》(LSA章程)第IV章修正案，要求新船舶必須配備自動自行扶正或帶頂篷可翻轉救生筏	議程12	制定《海上人命安全國際公約》(SOLAS公約)第II-2章和《消防安全系統國際章程》(FSS章程)修正案，以檢測和控制貨櫃船貨艙和載貨甲板的火災

二、IMO 會議重點摘要

SSE 13 會議議程-2

議程編號	議程內容	議程編號	議程內容
議程13	制定規範，考慮禁止在船上使用除了全氟辛烷磺酸 (PFOS)外，亦含有氟化物質的泡沫滅火器進行滅火	議程18	兩年期狀態報告和SSE 13暫定議程
議程14	全面審查《救生艇和救難艇、下水裝置和釋放裝置的維護保養、徹底檢查、操作測試、翻修和修理要求》(MSC.402(96)號決議)，以應對執行方面的挑戰	議程19	選舉2027年主席和副主席
議程15	《國際救生裝置章程》(LSA章程)關於浸水衣保溫性能修正案	議程20	任何其他事項
議程16	評估運具、特殊類別和駛進駛出空間的防火、偵測和滅火佈置的適當性，以降低運載新能源運具之船舶的火災風險	議程21	提交給海事安全委員會的報告
議程17	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		

二、IMO 會議重點摘要

SSE 12 會議重點

新造船舶配備自動自行扶正或帶頂篷可翻轉救生筏之要求

議程6

- SSE 12持續推動SOLAS公約第III章 及LSA章程第IV章 之修正，目標為自2032年1月1日起建造之所有新造客船與貨船，均須配備自動自行扶正(automatically self-righting)或帶頂篷可翻轉救生筏(canopied reversible liferafts)。惟核定載員不超過12人之救生筏（不論是否為吊架式）不在此限。
- 針對過渡安排，原則上已取得共識，即自新規定生效後，客船或貨船分別設有3年及5年之過渡期，以確保救生筏供應充足，並給予船舶足夠安裝時間。相關修正案預期最早不早於2032年1月1日生效。



《2010年耐火試驗程序國際章程》 (2010 FTP Code)修訂

議程8

- 本屆次委員會同意：
 1. SOLAS公約規則 II-2/9.3.1並非處理塑膠管路適用問題之適當規範位置；
 2. MSC.1/Circ.1120號通函所載之SOLAS公約規則II-2/9.3.1統一解釋已達其功能，並將於修訂後之FTP章程採納後失效。
- 此外，本屆會議完成以下修正案草案之研擬：
 1. 修訂FTP章程，於附錄1第6部分新增塑膠管路之測試方法，並以註腳方式引用《船舶使用塑膠管理準則》(Guidelines for the use of plastic pipes on ships) (A.753(18)號決議) 第2.2段。惟考量FTP章程屬於非強制性文件，且SOLAS公約尚未規範塑膠管路之適用，若欲使相關要求具強制力，仍需另行修正SOLAS公約；
 2. 修訂FTP章程，於附錄1第3部分新增「H級隔艙」(H class divisions)之測試方法，包括適用規則及性能標準。
- 相關修正案預期將於2032年1月1日生效。

二、IMO 會議重點摘要

制定SOLAS公約第II-2章及FSS章程修正案— 強化貨櫃船貨艙及甲板貨載區之火災偵測與控制

議程12

- 持續推動SOLAS公約第II-2章及FSS章程修正案之研擬，以強化貨櫃船於貨艙及露天甲板貨載區之火災偵測與控制能力。
 1. 新增SOLAS公約規則II-2/7.11：完成SOLAS公約規則II-2/7「火災偵測與警報」(Detection and alarm)之修正案草案，重點在於提升設計用以於露天甲板及其上方載運貨櫃船舶之火災定位與確認能力。上述要求預計適用於2032年1月1日或之後建造之船舶。
 2. SOLAS公約規則II-2/10.7.3.1 (水霧噴槍) (water mist lances)修正案草案：已就SOLAS公約規則II-2/10.7.3.1修正案草案取得進展，包括更新水霧噴槍之配備要求。此修正於第7.3條之適用規則中納入彈性，使2016年1月1日至2032年1月1日建造之船舶亦得適用較新要求。此外，並明確規定自2032年1月1日或之後建造之船舶，其所配備之水霧噴槍應為自穿刺型(self-penetrating type)。
 3. 水霧噴槍設計、性能、測試與認證準則草案：已擬訂適用於設計並建造用以於露天甲板及其上方運載貨櫃船舶之水霧噴槍準則草案。

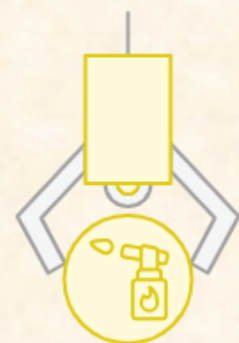
二、IMO 會議重點摘要

載運新能源車輛船舶之火災風險

議程16

- 本屆次委員會已修訂提升載運新能源車輛船舶消防安全之行動計畫草案，內容包括檢視相關科學研究與事故報告，辨識潛在危害及現行法規之缺口。修訂後之行動計畫指出，相關SOLAS公約修正案預計於2032年1月1日生效。
- 此外，另將向SSE 13提交有關於影像監控系統設置之完整臨時準則草案。而IMO秘書處亦將與聯合國歐洲經濟委員會(United Nations Economic Commission for Europe, UNECE)工作小組29(WP.29)建立聯繫，建構合作架構，以推動車輛端相關要求（如電池管理系統(Battery Management Systems, BMS)）之發展。

工作計畫里程碑



消防安全準則

優先於MSC 114
(2028年) 通過適用於
汽車運輸船之消防
安全臨時準則。



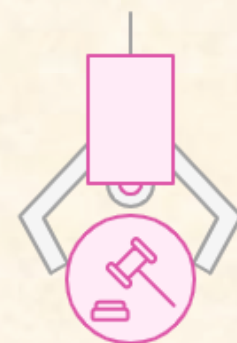
影像式監控

預計於MSC 114
(2028年) 通過適用於
載運新能源車輛船
舶之影像式監控與偵
測系統臨時準則。



準則評估

預計於SSE 15
(2029年) 評估針對
汽車運輸船所制定之
臨時準則及SOLAS公
約修正案，是否適用
於其他類滾裝船。



SOLAS公約修 正案

預計於MSC 116
(2030年) 採納
SOLAS公約修正案草
案，並於2032年1月
1日生效。

Made with Napkin

二、IMO 會議重點摘要

制定安全監管框架以支持採用新技術 及替代燃料船舶之溫室氣體減排

議程17

- SSE次委員會被指派處理下列替代燃料及新技術之安全議題，並研擬相關標準之制定工作計畫：
 1. 甲醇/乙醇燃料(Methyl/ethyl alcohol fuels)；
 2. 費托(Fischer-Tropsch, FT)柴油；
 3. 鋰離子電池(Lithium-Ion Batteries)；
 4. 超級電容儲能技術(Supercapacitor Energy Storage technology)；
 5. 可更換式牽引用鋰離子電池容器(Swappable traction lithium-ion battery containers)；
 6. 先進廢熱回收技術(Advanced Waste Heat Recovery)。
- 本屆次委員會確認應優先發展適用於採用電池儲能系統(BESS)船舶之安全臨時準則。此準則應涵蓋所有類型之BESS，而不限於鋰離子電池，並採目標導向方式，以保留新技術之發展彈性。另同意將BESS相關工作移交至船舶設計和建造次委員會(Sub-committee on Design and Construction, SDC)辦理。

二、IMO 會議重點摘要

SSE 12 因應建議

1. SSE 12 已強化貨櫃船火災偵測與滅火能力（如紅外線熱成像儀及水霧噴槍），且查核重點轉向設備功能與操作驗證，建議主管機關檢視現行檢驗與PSC機制，並建立設備測試與操作標準，以確保執行一致性。
2. 替代燃料與電池儲能系統採目標導向監理模式，未來需由船東證明安全性，建議主管機關提前建立風險評估與替代設計審查機制，並培養審查能量，以因應新技術船舶發展趨勢。
3. SOLAS II-2 規範已將既有統一解釋納入條文並逐步淘汰通函，顯示法規朝整併發展，建議主管機關盤點內國法引用架構，強化法規更新與版本控管，以降低國際查核風險。

二、IMO 會議重點摘要

下屆會議期程

SSE 13

預計於2027年3月15日
至19日舉行



Source: IMO

二、IMO 會議重點摘要

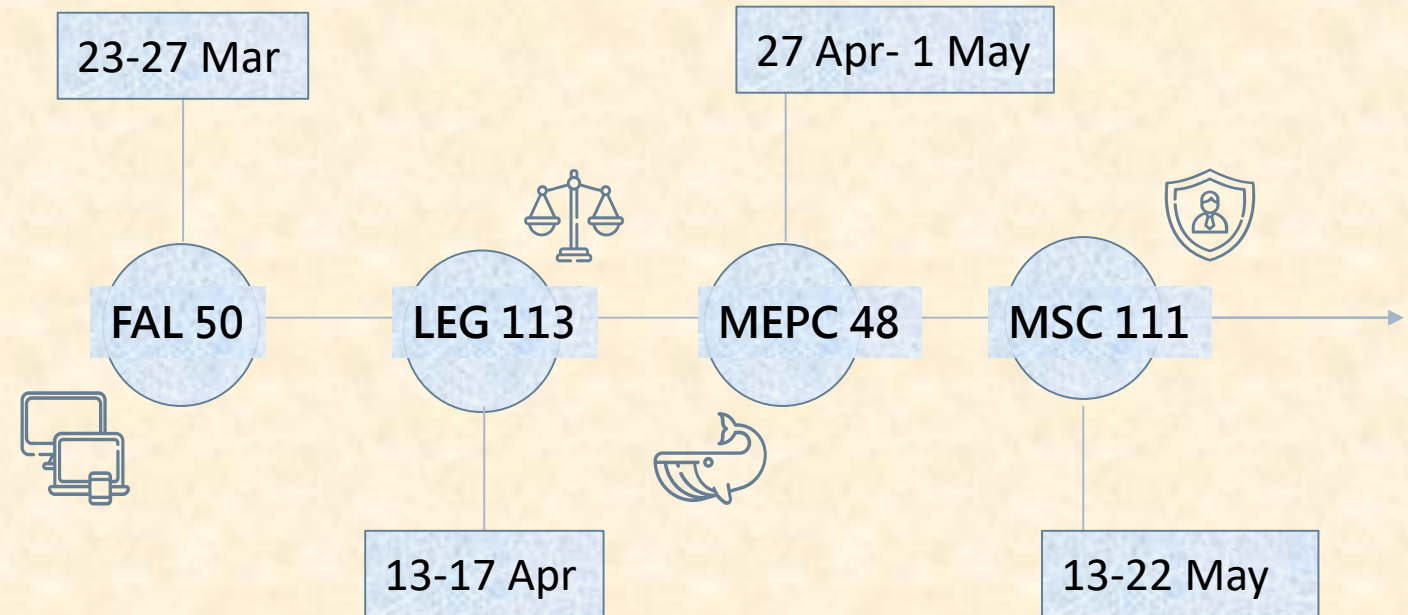
IMO會議預告

FAL 50

2026年3月23日至27日舉行

LEG 113

2026年4月13日至17日舉行



參考資料

1. The Baltic and White Sea Conference (BIMCO). HTW 12: IMO advances seafarer training and launches new fatigue management initiative. <https://www.bimco.org/news-insights/bimco-news/2026/03/03-htw/>
2. Bureau Veritas (BV), Ship Systems and Equipment Sub-Committee 12th (SSE 12) Summary Report, Class & Statutory. <https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/ship-systems-and-equipment-sub-committee-12th-sse-12-summary-report>
3. Det Norske Veritas (DNV), IMO Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW 12). <https://www.dnv.com/news/2026/imo-sub-committee-on-human-element-training-and-watchkeeping-htw-12/>
4. DNV. IMO Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE 12). <https://www.dnv.com/news/2026/imo-sub-committee-on-ship-systems-and-equipment-sse-12/>
5. 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>
6. 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>
7. InterManager. Summary report on IMO Sub-Committee meeting SSE 12. <https://www.intermanager.org/2026/03/imo-sub-committee-ship-systems-equipment-meeting-sse-12-9-13-march-2026-168863/> Lloyd's Register (LR). HTW 12 Summary Report. <https://maritime.lr.org/e/941163/HTW-12-Summary-Report/czdxw/1111892465/h/xC4ZVoprvmleNypq8sfwFYvtJk-h6cNJUIcw9xx66Tg>
8. Lloyd's Register (LR), HTW 12 Summary Report. <https://maritime.lr.org/HTW-12-Summary-Report>
9. LR. SSE 12 Summary Report. <https://maritime.lr.org/SSE-12-Summary-Report>
10. Safety4Sea. IMO HTW 12: Key outcomes. <https://safety4sea.com/imo-htw-12-key-outcomes/>
11. Safety4Sea. IMO SSE 12: Key outcomes. <https://safety4sea.com/imo-sse-12-key-outcomes/>

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

