

114 年「國際海事公約及趨勢動態掌握與因應分析」

A-1 114 年 7 月補充資料

目錄

壹、國際海事組織會議補充	3
一、國際海事組織海事安全委員會第 110 屆會議 (Maritime Safety Committee 110 th session, MSC 110)	3
(一)MSC 會議簡介	3
(二)MSC 110 會議重點	3
(三)MSC 110 會議議程	4
(四)MSC 110 會議摘要	5
1. 強制性文書的修正(議程 3)	6
2. 制定以目標導向的海上自主水面船舶(MASS)章程(議程 5).....	7
3. 立溫室氣體(GHG)減排的安管理法規架構 (議程 6).....	8
4. 網路風險管理與海事保全強化(議程 7)	8
5. 海盜行為與持械搶劫船舶(議程 9)	9
6. 次委員會報告(議程 11-16)	10
7. 有關《國際安全管理章程》(International Safety Management Code, ISM Code) (議程 18)	14
(五)MSC 110 相關議題建議	14
(六)下次會議期程	15
(七)延伸參考資料.....	15
二、IMO 理事會第 134 屆會議(IMO Council 134 th session, C 134)	16
(一)IMO 理事會(C)會議簡介.....	16
(二)C 134 會議重點	17
(三)C 134 會議議程	17
(四)C 134 會議摘要	19
1. 2024-2026 年經修訂之戰略計畫(議程 4)	19

2. 財務報告(議程 5)	20
3. 會員國會費(議程 5)	20
4. 2026-2027 年預算概要(議程 6)	20
5. 批准 6 種語言的《國際海事組織公約》綜合文本(議程 7)	20
6. 加強多語言能力(議程 8)	20
7. 全球綜合航運資訊系統(GISIS)更新進度(議程 9).....	21
8. IMO 船舶識別碼方案與船舶噸位評估(議程 10).....	21
9. IMO 會員國稽核方案(IMSAS)(議程 11).....	21
10. 大會議事規則(議程 19).....	22
11. 向大會報告 IMO 組織的工作(議程 19).....	22
12. 與聯合國及各專門機構的關係(議程 20).....	22
13. 與政府間及非政府組織的關係(議程 20).....	22
14. 非政府組織(議程 20).....	23
15. 世界海事日及其平行活動(議程 20).....	23
16. IMO 獎項(議程 20).....	24
17. IMO 公約狀態(議程 22).....	24
18. 下 2 屆理事會會議地點與時間(C 135 和 C 136)(議程 23).....	24
(五)C 134 相關建議.....	25
(六)下次會議期.....	25
(七)延伸參考資料.....	25

壹、國際海事組織會議補充

一、國際海事組織海事安全委員會第 110 屆會議 (MSC 110)

MSC 110 會議舉行日期：2025 年 6 月 18 日至 27 日。

(一) MSC 會議簡介¹

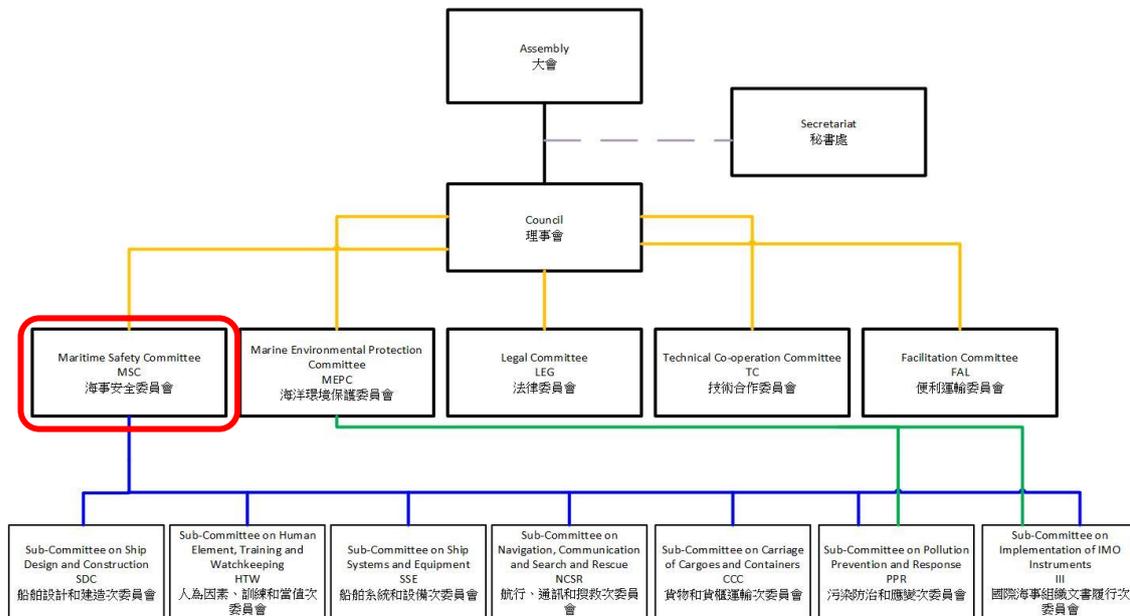


圖 1：國際海事組織架構-MSC 委員會 (資料來源：本中心繪製)

海事安全委員會(Maritime Safety Committee, MSC)負責處理屬於國際海事組織(IMO)職權範圍內所有與海事安全和海事保全有關的事項，包括客船和各種貨船。這包括更新《海上人命安全國際公約》(International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS)和相關法規，如涉及危險品、救生設備和消防安全系統的法規。

海事安全委員會亦處理人為因素問題，包括對《航海人員訓練發證及當值標準國際公約》(International Convention for the Safety of Life at Sea, STCW)關於船員培訓和認證的修訂。海事安全委員會目前的議程上涵蓋廣泛的議題，包括目標導向的標準、自主船舶、海盜和持械搶劫船舶、網路安全、電子導航和全球海上遇險及安全系統(Global Maritime Distress Safety System, GMDSS)。

(二) MSC 110 會議重點

1. 通過強制性文書修正案，包括《海上人命安全國際公約》(SOLAS 公約)第 V 章規

¹ IMO. Maritime Safety Committee (MSC). <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-Default.aspx>

則 23 有引水人登離船裝置的規定以及其性能標準；

2. 通過修訂 1994 年與 2000 年《高速船安全國際章程》(HSC Code)以調整嬰兒及體重達 140 公斤成人用救生衣配備數量規定；
3. 批准有關使用替代燃料與新技術船舶之船員訓練的臨時指南(STCW.7 通函)，以及經修訂之油霧偵測器作業規範(MSC 通函)；
4. 持續制定目標導向的海上自主水面船舶相關規範，《海事自主水面船舶非強制性章程》(Maritime Autonomous Surface Ship Code) 已接近定稿；
5. 建立溫室氣體(GHG)減排的安全管理法規架構，決議維持《國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程》(IGF Code)與《國際載運散裝液化氣體船舶構造及設備章程》(IGC Code)的「一船一規範」(one ship, one code)原則，然而針對適用 IGC 章程船舶使用燃料的新準則須另行制定。

(三) MSC 110 會議議程²

議程	議程內容
議程 1	通過議程；資格審查報告 Adoption of the agenda; report on credentials
議程 2	其他 IMO 機構的決議 Decisions of other IMO bodies
議程 3	強制性文書修正案 Amendments to mandatory instruments
議程 4	目標導向之新船舶建造標準 (a) Goal-based new ship construction standards
議程 5	制定目標導向的海上自主水面船舶(MASS)文書 Development of a goal-based instrument for maritime autonomous surface ships (MASS)
議程 6	制定安全監管框架，支持使用新技術和替代燃料減少船舶溫室氣體排放 Development of a safety regulatory framework to support the reduction of GHG emissions from ships using new technologies and alternative fuels
議程 7	修訂《海事網路風險管理準則》(MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2 號通函)並確定加強海事網路安全的下一步措施 Revision of the Guidelines on maritime cyber risk management (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2) and identification of next steps to enhance maritime cybersecurity
議程 8	加強海上安全的措施 Measures to enhance maritime security

² IMO. NCSR 12 會議文件 NCSR 12/1/1

議程	議程內容
議程 9	海盜和持械搶劫船舶 Piracy and armed robbery against ships
議程 10	不安全海上混合移民 Unsafe mixed migration by sea
議程 11	船舶設計和建造(第 11 屆次委員會報告) Ship design and construction (Report of the eleventh session of the Sub-Committee)
議程 12	污染防治和應變(第 12 屆次委員會報告) Pollution Prevention and Response (Report of the twelfth session of the Sub-Committee)
議程 13	人為因素、訓練和當值(第 11 屆次委員會報告) Human element, training and watchkeeping (Report of the eleventh session of the Sub-Committee)
議程 14	船舶系統和設備(第 11 屆次委員會報告) Ship systems and equipment (Report of the eleventh session of the Sub-Committee)
議程 15	航行、通訊和搜救(第 12 屆次委員會的緊急事項) Navigation, communications and search and rescue (Urgent matters emanating from the twelfth session of the Sub-Committee)
議程 16	貨物和貨櫃運輸(第 10 屆次委員會報告) Carriage of cargoes and containers (Report of the tenth session of the Sub-Committee)
議程 17	委員會工作方法的應用 Application of the Committee's method of work
議程 18	工作計畫 Work programme
議程 19	選舉 2026 年主席和副主席 Election of Chair and Vice-Chair for 2026
議程 20	任何其他事項 Any other business
議程 21	審議委員會第 110 屆會議報告 Consideration of the report of the Committee on its 110th session

(四) MSC 110 會議摘要³

MSC 110 於 2025 年 6 月 18 日至 27 日在英國倫敦 MO 總部舉行現場會議，輔以混

³ IMO. Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR), 12th session, 13 – 22 May

合會議功能，提供線上會議方式參與。本屆會議共成立 3 個工作小組和 1 個起草小組協助相關工作的推動。工作小組分別負責海上自主水面船舶(MASS)、溫室氣體安全(GHG Safety)、網路安全(Cybersecurity)與海事安全(Maritime Security)相關議程項目。起草小組則是負責議程 3 強制性文書修正案草案相關事宜。

1. 強制性文書的修正(議程 3)

委員會審議數項強制性文書的修正案草案，並予以通過，其中包括以下內容：

- (1) 《海上人命安全國際公約》(SOLAS 公約)第 II-1 章新增「氣體燃料」(gaseous fuels)的定義，以補充現行對於「低閃點燃料」的定義。為此，委員會一致同意《國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程》(International Code of Safety for Ship Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels, IGF Code)的相應修正案草案。上述修正案草案預計將於 2028 年 7 月 1 日生效，前提為經 2026 年 5 月召開之 MSC 111 批准，並由 2026 年 MSC 112 通過；
- (2) SOLAS 公約第 II-2 章規則 11 中 2 處參照條文進行修正，以正確指向第 II-2 章規則 9 之耐火完整性表格(fire integrity tables)，此修正案將自 2028 年 1 月 1 日起生效；
- (3) SOLAS 公約第 V 章規則 23 有關引水人登離船裝置的修正，並同時通過新版引水人登離船裝置之性能標準，以確保無論船舶吃水與艙艙傾斜情況為何，均能提供引水人和其他人員安全上下設施，而自 2028 年 1 月 1 日起安裝的引水人登離船裝置應依據新版性能標準設計、製造、建造、固定與安裝。本屆委員會亦通過一項自願提早實施此修正規則之 MSC 通函；
- (4) 對於 1994 年與 2000 年《高速船安全國際章程》(International Code of Safety for High Speed Craft, HSC Code)附則 1 第 8.3.5 段的修正，以使章程中關於救生衣攜載數量的要求與 SOLAS 公約第 III 章相關規定一致，特別是針對嬰兒救生衣的數量以及成人救生衣所附配件之規範進行一致化調整，此修正案將自 2028 年 1 月 1 日起生效；
- (5) 《國際海運固體散貨章程》(International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, IMSBC Code)修正案，內容包括：修正 UN 編號 2793「鐵質金屬碎屑、削屑、車屑或切屑」(Ferrous metal borings, shavings, turnings or cuttings)之運送項目，禁止進入艙間以量測溫度；將 B 類魚粉重新分類為「僅於散裝運輸時，具危險性的物質」(Materials hazardous only in bulk, MHB)及第 9 類危險物質；新增多項個別貨物運送條件；導入「表觀密度」(apparent density)作為直接還原鐵(A 類)之安全評估標準；將 MHB 貨物與包裝形式危險物品之隔離要求表格與《國際

2025. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/NCSR-12th-session.aspx>

海運危險品章程》(International Maritime Dangerous Goods Code, IMDG Code)中的對應表格進行一致化，上述修正案將於 2027 年 1 月 1 日起生效；

- (6) 《國際載運散裝液化氣體船舶構造及設備章程》(International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IGC Code)的修正案草案，將自 2016 年該章程重大修訂生效以來所制定的統一解釋(Unified Interpretations, UI)納入其中，此次修正案草案的主要目的在於消除條文模糊性，促進 IGC 章程在各國的一致性實施。修正案草案將由 2025 年 9 月召開的 CCC 11 審議後，再提交 2026 年 5 月召開的 MSC 111 批准，相關修訂涵蓋耐火安全、通風能力與人員防護等面向的明確說明。若 2026 年 12 月召開的 MSC 112 正式通過，此修正案預計於 2028 年 7 月 1 日生效。
- (7) 同意「一船一規範」(one ship, one code)⁴原則仍應適用於依 IGC 章程建造，並以第 19 章所列貨物作為燃料之氣體運輸船，並且應制定準則供使用 IGC 章程第 19 章未列之其他低閃點燃料作為動力來源之氣體船(gas carriers)參考。為落實上述原則，MSC 111 將審議對 SOLAS 公約第 II-1 章規則 56 修正案草案以及相關應用準則。

2. 制定以目標導向的海上自主水面船舶(MASS)章程(議程 5)

考量 2025 年 6 月 17 日由 IMO 與挪威共同主辦之研討會中所分享的相關資訊，委員會審議海上自主水面船舶(MASS)通訊小組的報告，並成立 MASS 工作小組，繼續推動非強制性、目標導向的 MASS 章程中若干章節的定稿作業。

本屆委員會已完成 MASS 章程中 18 個章節的制定，僅剩「人為因素」相關章節尚待定稿，而另一個關鍵決議為「無人海上自主水面船舶(unmanned MASS)應具備協助遇險人員的能力」。因此，即便無船員在船，亦須具備實施搜救行動(SAR operation)的計畫。

值得注意的是 MASS 章程將作為 SOLAS 公約的補充文件，並不會自動放寬 SOLAS 公約的任何規範要求。若需要豁免 SOLAS 公約相關條文，須於核准程序中與船籍國協議確認。

非強制性 MASS 章程的後續討論，預定於 2025 年秋季召開休會期間工作小組會議，將著重討論「人為因素」的相關議題。此非強制性章程預計將於 2026 年 5 月召開的 MSC 111 正式通過，並進入經驗累積階段，最快將於 2032 年 1 月 1 日起

⁴ 「一船一規範」係指每艘船舶在適用於氣體或低閃點液體燃料的安全規範上，應僅適用一套規範，亦即 IGC 章程或 IGF 章程擇一適用。其核心目的在於確保安全理念一致性，並避免因混用不同規範要求而導致無意的合規漏洞或技術矛盾。該章程旨在回應對於建立監管架構的迫切需求，以確保自主及遠端操縱之關鍵功能的安全、保全與環境可持續運作。

作為強制性章程生效。

3. 立溫室氣體(GHG)減排的安全管理法規架構 (議程 6)

本屆委員會持續推動相關工作，旨在建立一套安全管理法規架構，以支持船舶透過新技術與替代燃料來減少溫室氣體排放。其目的是在辨識目前 IMO 各項規範中可能妨礙使用多種替代燃料與新技術的安全性障礙、阻礙因素與制度缺口。針對所辨別出的問題，MSC 110 進行以下工作事項：

- (1) 擬定優先事項清單，做為指導相關次委員會針對替代燃料或新技術進行後續作業的依據，包括船上碳捕捉與儲存系統(On-board carbon capture and storage, CCC)、電池儲能系統(Battery energy storage system)等；
- (2) 就天然氣運輸船使用非作為貨物運載、且具低閃點的替代燃料所可能面臨的法規挑戰，探討「一船一規範」(one ship, one code)政策的適用性；
- (3) 審議《核子動力商船安全章程》(Code of Safety for Nuclear Merchant Ships)之修訂建議，並研議與國際原子能總署(International Atomic Energy Agency, IAEA)及其他 IMO 相關單位的進一步合作。

本屆委員會更新替代燃料與新技術障礙與缺口對應建議表，詳細彙整了現行替代燃料，如氬、甲醇、HTL、FT 柴油等在安全層面存在的監管缺口與障礙。

委員會亦制定優先排序與次委員會的分工原則，明確將具體工作分派至 3 個次委員會，並鼓勵會員國及國際組織提供實務需求與船上已使用技術之資料，以「市場需求導向」與「已有應用」為指標推進優先項目。

委員會也建議對《船舶使用甲醇/乙醇作為燃料之安全暫行準則》(MSC.1/Circ.1621 號通函)進行修訂，以補足目前對於此類燃料的安全規範缺口。並將脂肪酸甲酯燃料的相關資訊交由海洋環境保護委員會(MEPC)與污染防治和應變次委員會(PPR)進行討論。亦將 HTL 柴油(Hydrothermal Liquefaction Diesel)、FT 燃油(Fischer - Tropsch Diesel)、熱解油與氬燃料等標準尚未完善等問題通報給國際標準組織(International Organization for Standardization, ISO)，建議展開相應工作。

本屆會議為因應當前技術發展，將核能船舶技術納入評估範圍，建議修訂 1981 年《核子動力商船安全章程》，並同時考慮修訂 SOLAS 公約第 VIII 章。

4. 網路風險管理與海事保全強化(議程 7)

2024 年 MSC 108 與 FAL 49 批准了 2017 年《海事網路風險管理準則》(Guidelines on Maritime Cyber Risk Management)(MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3)，該文件提供針對海事網路風險管理的高層級建議。此次修訂涵蓋風險評估、網路韌性，以及具備網路安全性的設備與系統，同時維持整體性的方法論。

本屆委員會同意制定一份非強制性的網路資訊安全規範應為下一階段的優先措施，並應再進一步制定任何強制性條文之前，先進行經驗累積階段。而該規範應

採取目標導向架構，並納入風險管理原則。

此項網路資訊安全規範的制定需要透過提出新的工作項目(new output proposal)，委員會邀請會員國向未來的 MSC 會議提交提案。

5. 海盜行為與持械搶劫船舶(議程 9)

委員會聽取有關海盜行為及持械搶劫船舶情勢的最新發展報告。根據 2024 年海盜事件概況，相較於 2023 年，案件數量略有下降。2024 年向 IMO 通報共有 146 起事件(包含未遂與已發生案件)，2023 年則為 150 起，全球總數下降約 3%。受影響最嚴重的區域包括：

- (1) 馬六甲海峽與新加坡海域：91 起；
- (2) 印度洋：19 起；
- (3) 西非海域：17 起；
- (4) 南海：10 起；
- (5) 阿拉伯海：7 起；
- (6) 南美洲(加勒比海域)：1 起；
- (7) 南美洲(大西洋海域)：1 起。

然而，在 2025 年上半年，通報案件數再度上升，自 1 月 1 日起至 6 月 17 日共通報 109 起事件，為此本屆委員會針對上述發展研議進一步以下因應措施與行動建議：

- (1) 持續監測與通報：要求會員國主動向秘書處通報海盜與持械強劫船舶事件，以確保全球資料庫的完整性與資訊共享；
- (2) 強化港口與沿海國資訊：要求會員國更新並維護有關船舶上私人武裝保安人員的港口國與沿海國規定問卷，以提升安全人員部署的透明度與合規性；
- (3) 支持區域合作機制：鼓勵會員國對西印度洋及亞丁灣地區海事安全合作的《吉布地行為準則》(Djibouti Code of Conduct, DCoC)信託基金提供財務支持，亦呼籲會員國依 A.1159(32)號決議支持非洲幾內亞灣的《雅溫德行為準則》(Yaoundé Code of Conduct, YCoC)的執行；
- (4) 修訂最佳管理實務(Best Management Practice, BMP)：指示秘書處修訂 MSC.1/Circ.1601 號通函，以反映更新後的 BMP，加強船舶資我防護及避險措施；
- (5) 強化國際與區域合作計畫：IMO 與歐盟於 2024 年 12 月簽署三年期計畫，加強非洲海事安全，著重解決海上不安全的根源問題，並強化區域合作；

- (6) 加強海上行動計畫：在《吉布地行為準則》(DCoC)框架下建立工作小組，用以整合各國及區域海軍力量，建立協同作戰與反海盜的運作機制。

6. 次委員會報告(議程 11-16)

(1) 貨物和貨櫃運輸次委員會第 10 屆會議(CCC 10)

委員會審議並通過經修訂之《進入船舶密閉空間建議》(Revised Recommendations for Entering Enclosed Spaces Aboard Ships) (A.1050(27)號決議)的決議案草案。

(2) 航行、通訊和搜救次委員會第 12 屆會議(NCSR 12)(緊急事項)

委員會批准 SOLAS 公約有關規定之修正案草案，該修正案草案要求透過所有現行運作中的認可行動衛星服務系統，發布海上安全資訊及搜救相關資訊。

委員會亦通過 SOLAS 公約第 V 章及其附錄之修正案草案，已納入 VHF 資料交換系統(VDES)，並對既有相關文件進行相應修正，包括 1994 年與 2000 年高速船章程。

(3) 船舶系統與設備次委員會第 12 屆會議(SSE 11)(緊急事項)

①. 自由降落下水救生艇之模擬釋放

委員會審議《國際救生裝置章程》(International Life-Saving Appliance Code, LSA Code)中有關自由降落下水救生艇釋放系統測試裝置之設計和測試要求的修正案草案，以及統一解釋相關事項。

委員會亦原則上通過以下文件的修正案：

- I. MSC.402(96)：《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》(Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats, launching appliances and release gear)；
- II. MSC.81(70)：《經修訂之救生設備測試建議》(Revised Recommendation on Testing of Life-Saving Appliances)；
- III. MSC.1/Circ.1205/Rev.1：《經修訂之救生艇系統操作和維護手冊編製準則》(Revised guidelines for developing operation and maintenance manuals for lifeboat systems)；
- IV. MSC.1/Circ.1529：《國際救生裝置章程第 4.4.7.6 段的統一解釋》(Unified Interpretations of Paragraph 4.4.7.6 of the LSA Code)；
- V. MSC.1/Circ.1578：《進行棄船演習時使用救生艇之安全準則》(Guidelines on safety during abandon ship drills using lifeboats)；
- VI. MSC.1/Circ.1630/Rev.3：《經修訂之標準化救生設備評估和測試報告表格》(Revised standardized life-saving appliance evaluation and test report forms)。

②. 油霧偵測器

委員會通過對《油霧偵測器章程》(Code of Practice for Atmospheric Oil Mist Detectors)(MSC.1/Circ.1086 號通函)的修訂，以反映自 2003 年版通過以來的實務經驗、現行作業方式與新技術。

③. 貨船救難艇釋放

委員會通過對 LSA 章程第 6.1.1.3 節、第 6.1.2.2 節的統一解釋，釐清對於貨船而言，手動吊升專用救難艇後再以蓄能機械力進行旋轉(slewing)視為可接受的作法。

④. 全氟辛烷磺酸(PFOS)禁用規定實施

委員會通過對 SOLAS 公約規則 II-2/10.11 及 1994 年與 2000 年高速船章程的統一解釋，釐清如何記錄禁用 PFOS 的執行情形。

⑤. 煙霧與熱感應偵測器的間距

委員會通過對《國際消防安全系統章程》(International Code for Fire Safety Systems, FSS Code)第 9 章第 2.4.2.2 節的統一解釋，針對複合型煙霧與熱感應偵測器的安裝間距進行說明。

⑥. 未認證起重設備之實測聲明

委員會通過一項統一解釋，提供關於未經認證起重設備進行測試與徹底檢查時所需的事實性聲明(factual statement)。

⑦. 救生衣浮力測試

委員會通過對於 MSC.81(70)及 MSC.1/Circ.1628/Rev.1 中有關救生衣浮力測試程序與驗收標準進行修正，以其內容與 LSA 章程保持一致。

⑧. 救生艇與救難艇用的生存裝備

委員會通過對 LSA 章程的修正，已納入 ISO 18813:2022 最新版本標準反映之變更。

⑨. LSA 章程修正案的適用條文處理

MSC 108 指出對於 LSA 章程修正案的適用條款未以一致方式處理，部分適用性規定未納入法規文本，而是列於 MSC 相關決議中。為促進有效落實條文，本屆委員會同意採用一致化的處理方式，依據 MSC.1/Circ.1500/Rev.3 號通函，在 LSA 章程導言部分新增適用性表格(application table)。此外，針對設備安裝適用之條文，會納入 MSC.459(101)、MSC.535(107)、MSC.554(108)號決議中。上述 LSA 章程修正案草案將提交 2026 年 5 月召開的 MSC 111 審議並通過。

(4) 人為因素、訓練和當值次委員會第 11 屆會議(HTW 11)

委員會審議一項替代原次委員會所擬定之時程表的路徑圖，以加速完成對《航海人員訓練、發證及當值標準國際公約》(International Convention on

Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers, STCW)及其章程的全面性審查，並討論有關資料傳遞條款(STCW 公約規則 I/7)及其與 IMO 會員國稽核方案(IMSAS)之關聯的後續行動方針。

委員會亦通過一份臨時性、通用性訓練準則，內容針對在使用替代燃料及新技術以減少國際航運溫室氣體排放之船舶上工作的船員所需的訓練(STCW.7/Circ.25 號通函)。

(5) 船舶設計和建造次委員會第 11 屆會議(SDC 11)

委員會討論多項議題，包括：現行《船舶結構中使用纖維強化塑膠構件臨時指南》(MSC.1/Circ.1574 號通函)的修訂範圍，以及有關於 SOLAS 公約中緊急逃生簡道條文的統一解釋問題。

①. 非油貨運載船之緊急拖曳裝置

MSC 108 通過 SOLAS 公約規則 II-1/3-4「應急拖曳裝置及程序」之修正案，將應急拖曳裝置的強制設置要求擴大適用至所有新造 20,000 總噸以上的船舶，藉以強化緊急支援與拖帶作業能力，進而降低船舶事故及污染風險，此規定預定於 2028 年 1 月 1 日生效。

本屆委員會批准以下相關準則：

- I. 《新造非油貨運載船應急拖曳裝置臨時準則》(New Interim Guidelines for Emergency Towing Arrangements on New Ships Other Than Tankers)；
- II. 《船上拖帶與繫泊設備修訂指南》(Revised Guidance on Shipboard Towing and Mooring Equipment)(MSC.1/Circ.1175/Rev.1 號通函)之修正，新增對正常拖帶與繫泊作業的設備及其支撐船體結構之規範，並涵蓋油船緊急拖曳裝置；此修正案將與 2022 年更新之國際船級社協會(International Association of Classification Societies, IACS)統一規範 URA1 與 A2 以及第 10 號建議文件對應；
- III. 《船東/營運人備妥應急拖曳布置程序準則》(Guidelines for Owners/Operators on Preparing Emergency Towing Procedures)(MSC.1/Circ.1255 號通函)之相應修正案。

②. 非油貨運載船之緊急拖曳裝置

委員會批准《國際載運工業人員船舶安全章程》(Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel, IP Code)之修正案草案，以統一 SOLAS 公約第 I 章認證船舶與 HSC 章程認證船舶在穩度計算所使用之工業人員體重。修正後將統一規定包含個人防護裝備(Personal Protective Equipment, PPE)在內之工業人員計算體重為 90 公斤。此修正案預計經 2026 年 5 月召開的 MSC 111 通過後於 2028 年 1 月 1 日生效。

③. 散裝貨船與油輪之加強檢驗計畫(Enhanced Survey Programme, ESP)

委員會批准 2011 年《加強檢驗計畫章程》(2011 ESP Code)修正案草

案，允許使遠端檢查技術(Remote Inspection Techniques, RIT)⁵執行現有船舶之近距離檢查。同時亦批准更正《在船長指示下對貨油艙邊界進行壓力測試指南》(Guidance on Pressure Testing of Boundaries of Cargo Oil Tanks Under Direction of the Master)(MSC.1/Circ.1502 號通函)中有關艙壓測試之段落，使其與最新的 2011 年 ESP 章程(MSC.525(106)號決議)一致。

④. 住艙梯之防護網

委員會批准《登乘和離船設施的建造、安裝、維護和檢查/檢驗準則》(Guidelines for Construction, Installations, Maintenance and Inspection/Survey of Means of Embarkation and Disembarkation)(MSC.1/Circ.1331 號通函)，以降低船員設置安全網時面臨之作業風險。

⑤. 防護欄杆(Guard rails)

委員會通過《載重線議定書》(Load Lines Protocol)規則 25(3)修正案草案，要求除主結構外之其他構造上安裝之欄杆亦須設置至少三道橫桿。此外，以鏈條代替欄杆者應盡可能拉緊，並可拆卸。此修正案草案待 MSC 111 通過後，預計於 2028 年 1 月 1 日生效。

⑥. 遠端操作閥門(Remotely operated valves)

委員會通過 SOLAS 公約規則 II-1/12.6.2 之統一解釋(UI)，以釐清「遠端控制閥門」(remotely controlled valve)一詞。此規定適用於 2024 年 1 月 1 日或之後建造的船舶。若載客船之艙壁甲板或貨船之乾舷甲板以下設有穿越防碰艙壁之管線，則需安裝可以自上方甲板操作之遠端控制閥門。

統一解釋中提供實例說明，並明確指出「遠端控制」未必等同於「電動或液壓操作」；若裝設於乾舷或艙壁甲板並自該處手動操作之立式型閥門同時符合「故障關閉」(fail-close)要求，亦可被視為符合「遠端控制」的定義。

⑦. 《2009 年警報和指示器章程》(2009 Code on Alerts and Indicators)

委員會批准《2009 年警報和指示器章程》(A.1021(26)號決議)，以反映自 2009 年以來 IMO 所通過之新規定與修正，並消除現行條文間的矛盾、歧異與重複。新版《2025 年警報和指示器章程》(2025 Code on Alerts and Indicators)將提交 2025 年 12 月召開的大會(Assembly)第 24 屆會議(A 24)審議通過。

⑧. 機艙逃生出口

根據 SOLAS 公約規則 II-2/13.4.1 與 13.4.2，逃生筒道應從機艙之「下半部分」延伸，但條文未明確定義「下半部分(下方)」(lower part)；MSC.1/Circ.1511/Rev.1 說明「下半部分(下方)」應視為最低甲板層、平台或通道。委員會審議 SDC 11 報告，其已確認「空間下方」(lower part of

⁵ RIT 為不須驗船師實體接觸船體結構之檢查方式，並不同於「遠端驗船」。

the space)可視為甲板層、平台或通道。有鑑於各港口國管制(Port State Control, PSC)主管機關對該條文之不同解釋對執行實務造成影響，委員會決議將在 2026 年 1 月召開的 SDC 12 臨時議程中增列項目：「檢視並視需要修正 SOLAS 公約規則 II-2/13.4.1.1 與 13.4.2.1，以釐清機艙空間下方之逃生裝置相關規範」(Review and amend, if necessary, SOLAS Regulations II-2/13.4.1.1 and 13.4.2.1, with a view to clarifying the requirements on escape arrangements from the lower part of machinery spaces)。

委員會並建議各 PSC 主管機關在最終解釋釐清前，應採務實檢查方式，參照《港口國管制作業程序》第 1.2.5 段：「原則上，港口國管制檢查員(PSCO)應接受船旗國所核准之設計安排，並在適當情況下與船旗國主管機關聯繫」。此外，委員會亦通過一則 MSC 通函，已反映上述所達成之共識與檢查原則。

7. 有關《國際安全管理章程》(International Safety Management Code, ISM Code) (議程 18)

委員會審議多項與《國際安全管理章程》相關的議題，包括：

1. 有關檢討該章程的新工作項目建議；
2. ILO/IMO 聯合工作小組針對暴力與騷擾議題的討論結果；
3. ISM 章程實施與成效研究所提出的建議。

委員會表示審議了於 MSC 109 所提交有關 ISM 章程效力及其在實務上的有效實施情況之研究(MSC 109/INF.3)，該研究揭露的問題與建議將作為後需修訂 ISM 至章程及相關準則的參考依據。而討論中有意見認為隨著數位化與資安威脅增加，應考慮將網路安全納入 ISM 章程或相關規範。儘管此意見具有前瞻性，但委員會經討論後認為目前仍不宜制定專門的網路安全訓練規範或強制性規定，而是應持續推動自願性、目標導向的標準。

此外，委員會亦審議有關「船員工時與休息時間」在執行與監管上所面臨困難的相關建議。委員會明確將船員福祉與 ISM 章程實施成效作為聯動指標，ISM 章程被視為可落實人為因素的主要機制之一。

(五) MSC 110 相關議題建議

- 本屆委員會通過若干強制性文書修正案草案，其中包括 SOLAS 公約規則 V/23 有關引水人登離船裝置性能標準的更新，儘管我國當前法規並未對登離船裝置之性能標準訂定明確規範，但實務上驗船協會以及相關船舶檢查皆會以此公約規範作為依據，因此須留意此修正案生效之日期，以確保引水人和其他人員登離船之安全。
- 本屆委員會亦 SOLAS 公約第 II-1 章新增「氣體燃料」的定義，以因應新興替代燃料的發展，以支持達到淨零碳排的目標，同時確保替代燃料，尤其是氣體燃料的安全監管。建議持續關注此議題之發展，並評估將氣體燃料等安全性規範納入相關船舶檢查法規的必要性及可行性。

- 本屆委員會已完成了 MASS 章程中 18 章節的制定，並做成一項關鍵決議，即「無人海上自主水面船舶應具備協助遇險人員的能力」，換言之，即便無船員在船，也應該要具備實施搜救行動的計畫。此外，MASS 章程將會作為 SOLAS 公約的補充文件，並不會放寬 SOLAS 公約的任何規範要求。建議主管機關在制定 MASS 相關國內法律規範時，應注意上述決議及解釋，避免國內與國際規範產生歧異或是落差。

(六) 下次會議期程

MSC 111 預計於 2026 年 5 月 13 日至 22 日舉行。

(七) 延伸參考資料

1. American Bureau of Shipping (ABS), News Brief: MSC 110. https://absinfo.eagle.org/acton/ct/16130/s-10e6-2506:0/Bct/1-0d79/1-0d79:1a4b/ct1_0/1/lu?sid=TV2%3AIIJEEeJyqw
2. ClassNK, Preliminary Report of MSC 110. https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/info_service/imo_and_iacs/MSC110_sumE.pdf
3. Det Norske Veritas (DNV), IMO Maritime Safety Committee (MSC 110). <https://www.dnv.com/news/2025/imo-maritime-safety-committee-msc-110/>
4. IMO, Maritime Safety Committee - 110th session (MSC 110), 18-27 June 2025. <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/msc-110th-session.aspx>
5. InterManager, Summary report on IMO Maritime Safety Committee MSC 110. <https://www.intermanager.org/2025/06/imo-committee-meeting-msc-110-18-27-june-2025-167164/>
6. Lloyd's Register (LR), IMO Maritime Safety Committee (MSC 110) Summary Report. <https://maritime.lr.org/MSC-110-Summary-Report>
7. 財團法人驗船中心，〈MSC 110 會議快報〉。 <https://www.crclass.org/wp-content/uploads/2025/07/MSC110%E6%9C%83%E8%AD%B0%E5%BF%AB%E5%A0%B120250627-final.pdf>

二、 IMO 理事會第 134 屆會議(C 134)

會議舉行日期：2025 年 7 月 7 日至 11 日。

(一) IMO 理事會(C)會議簡介⁶

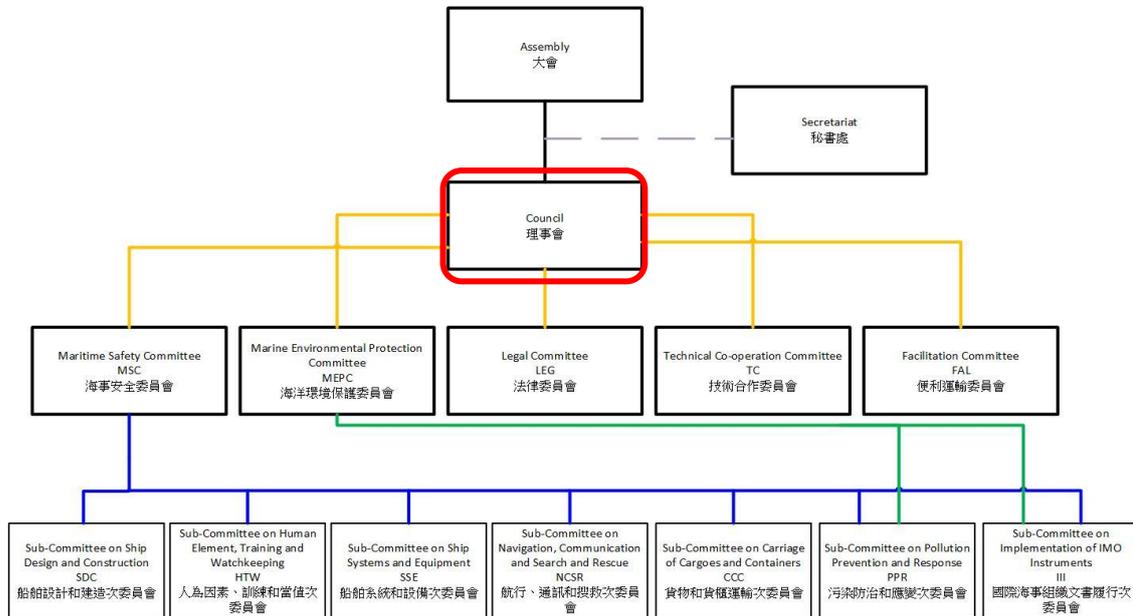


圖 2 國際海事組織架構 Council 理事會 (資料來源：本中心繪製)

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。在大會休會期間代行大會之所有職權，惟依《國際海事組織公約》第 15(j)條規定，大會向各國政府就海上安全與防止污染事項提出建議的職權除外。

2024-2025 年理事會成員國有：

(a)類為提供國際航運服務方面具有最大利益之 10 個國家：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)類為國際航運貿易方面具有最大利益之 10 個國家：澳洲、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)類為未在(a)或(b)類中當選、但對航運或航行具有特殊利益，且其當選可確保全球主要地理區域均獲代表之 20 個國家：巴哈馬、孟加拉、智利、賽普勒斯、丹麥、埃及、芬蘭、印尼、牙買加、肯亞、馬來西亞、馬爾他、墨西哥、摩洛哥、秘魯、菲律賓、卡達、沙烏地阿拉伯、新加坡、土耳其。

⁶ IMO. IMO Council. <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/council-default.aspx>

(二) C 134 會議重點

1. 通過 2026-2027 年 IMO 年度例行預算案與技術合作資金配置，強調發展中國家的能力建設與數位工具導入；
2. 確認 IMO 會員國稽核方案(IMSAS)持續實施，並鼓勵提升稽核透明度；
3. 支持與歐盟簽署三年期的「非洲海域安全」(Safe Seas for Africa)合作計畫，擴大對幾內亞灣與西印度洋海上安全的投入；
4. 通過 IMO《國際海事組織公約》修正案，敦促成員國支持 HNS 議定書和 2012 開普敦協議等公約，加速公約生效作業。

(三) C 134 會議議程⁷

議程	議程內容
議程 1	通過議程 Adoption of the agenda
議程 2	秘書長關於全權證書的報告 Report of the Secretary-General on credentials
議程 3	議事規則 Rules of Procedure
議程 4	戰略和規劃： (a)戰略和規劃； (b)內部監督、道德和聯合稽查小組 Strategy and planning: (a) Strategy and planning (b) Internal Oversight, Ethics and Joint Inspection Unit
議程 5	資源管理： (a)人力資源事宜 (b)財務報告 (c)會員國會費報告 Resource management: (a) Human resources matters (b) Financial reports (c) Report on Member State contributions
議程 6	2026-2027 年成果導向預算 Results-based budget for 2026-2027
議程 7	國際海事組織公約綜合文本 Consolidated text of the IMO Convention

⁷ IMO. C 134 會議文件 C 134/1/1

議程	議程內容
議程 8	加強多語言能力 Enhancement of multilingualism
議程 9	加強全球綜合航運資訊系統 Enhancement of GISIS
議程 10	國際海事組織船舶識別碼方案 IMO Number Scheme
議程 11	國際海事組織會員國稽核方案 IMO Member State Audit Scheme
議程 12	海事安全委員會報告 Report of the Maritime Safety Committee
議程 13	海洋環境保護委員會報告 Report of the Marine Environment Protection Committee
議程 14	便利運輸委員會報告 Report of the Facilitation Committee
議程 15	法律委員會報告 Report of the Legal Committee
議程 16	技術合作委員會報告 Report of the Technical Cooperation Committee
議程 17	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 Report of the Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention 1972 and the Meeting of Contracting Parties to the 1996 Protocol to the London Convention
議程 18	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研究所 Global maritime training institutions (a) World Maritime University (b) IMO International Maritime Law Institute
議程 19	大會相關事項： (a)第 34 屆會議的暫定議程 (b)第 34 屆會議的籌備工作 (c)理事會向大會提交之報告草案，內容涵蓋第 33 屆會議的工作進展 (d)《大會議事規則》修正案草案 Assembly matters: (a) Provisional agenda for the thirty-fourth regular session of the Assembly (b) Preparations for the thirty-fourth regular session of the Assembly (c) Draft report of the Council to the Assembly on the work of the Organization since the thirty-third regular session of the Assembly (d) Draft amendments to the Rules of Procedure of the Assembly

議程	議程內容
議程 20	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 External relations: (a) Relations with the United Nations and the specialized agencies (b) Relations with intergovernmental and non-governmental organizations (c) International Days established by IMO (d) IMO Awards
議程 21	保護重要航道 Protection of vital shipping lanes
議程 22	公約狀態報告 Report on the status of conventions
議程 23	理事會下兩屆會議(C 135 和 C 136)地點、日期及期程 Place, date and duration of the next two sessions of the Council (C 135 and C 136)
議程 24	(如若有的)補充議程項目 Supplementary agenda items, if any

(四) C 134 會議摘要⁸

C 134 於 2025 年 7 月 7 日至 11 日在英國倫敦 IMO 總部舉行現場會議，輔以混合會議功能，提供線上會議方式參與。本屆會議共成立 1 個工作小組負責討論戰略計畫(Working Group on the Strategic Plan)。

1. 2024-2026 年經修訂之戰略計畫(議程 4)

理事會已核准涵蓋 2024-2029 年六年期的經修訂之戰略計畫，內容包括 IMO 的使命宣言、願景宣言、核心原則、策略方向，以及 2026-2027 年 IMO 各機構的工作計畫更新與績效指標。

理事會亦批准《IMO 戰略計畫適用》(Application of the Strategic Plan of the Organization)大會決議草案，旨在為 IMO 所有機構提供統一應用的依據，以推動戰略計畫的實施，並強化規劃與報告程序，提升執行力與工作效能。此決議草案將提交給 2025 年 11 月召開 IMO 大會第 34 屆會議審議與通過。

⁸ IMO. Council, 134th session (C 134), 7 to 11 July 2025.

<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/council-134th-session.aspx>

2. 財務報告(議程 5)

理事會審議 IMO 截至 2024 年 12 月 31 日止的年度財務報告與經審計之財務報表，以及外部審計機關所出具的審計意見與詳細審計報告。

IMO 整體財務狀況良好，在償債能力與流動性方面均維持穩健。2024 年總收入為 7,572 萬英鎊，較 2023 年增加 739 萬英鎊。此收入包含 2024 年度會員國分攤款項 3,558 萬英鎊，收取率達 97.96%，另包含自願性捐款及商業活動所得。

理事會對外部審計機關所出具的「無保留意見」表示肯定，並對秘書長對組織財務的妥善管理表達讚許，同意將上述文件提交大會第 34 屆會議(A 34)審議。

3. 會員國會費(議程 5)

理事會注意到截至 2025 年 5 月 31 日，當年度會員國應繳納之分攤款項中已有 70.70%完成繳納，相較於 2024 年同期的 48.97%與 2023 年同期的 68.01%有所提升。理事會敦促尚未履行財務義務的所有會員國儘速完成繳納作業 IMSAS。理事會亦批准《提升分攤款項獎勵方案效率》(Improving the efficiency of the Contributions Incentive Scheme)決議草案，並將提交大會第 34 屆會議(A 34)審議通過。

4. 2026-2027 年預算概要(議程 6)

理事會原則上批准 IMO 2026-2027 兩年期的例行預算概要，總金額為 86,882,000 英鎊，其中 2026 年分別為 43,167,000 英鎊，2027 年則為 43,715,000 英鎊。理事會同意其中的 76,300,000 英鎊將透過會員國分攤費用的方式籌措(2026 年為 37,885,000 英鎊；2027 年為 38,415,000 英鎊)。此外，理事會亦同意 270 個例行編制職位以及 IMO 其他基金的預算規劃建議。而涵蓋 C 134 會議的詳細成果導向預算與大會決議草案將提交下屆理事會(C 135)，以供大會會議召開前先行審議。

5. 批准 6 種語言的《國際海事組織公約》綜合文本(議程 7)

理事會已批准《國際海事組織公約》綜合文本，涵蓋聯合國 6 種正式語言(阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文與西班牙文)，並提交於 11 月召開的大會第 34 屆會議(A 34)審議通過。

理事會亦通過了 2021 年 12 月大會第 32 屆會議通過的《國際海事組織公約》修正案，內容為增列阿拉伯文、中文與俄文為該公約的正式語言，補充現行的英文、法文與西班牙文版本。然而上述修正案目前尚未生效。

6. 加強多語言能力(議程 8)

理事會注意到 IMO 持續推動多語言使用的努力，涵蓋對 IMO 會議及公開資訊提供更完善的語言支援。目前 IMO 官方網站(www.imo.org)已提供由英文自動翻譯生成的阿拉伯文、中文、法文、俄文及西班牙文版本。會中亦討論了加強阿拉伯文

在 IMO 使用的提案。理事會請求秘書處針對阿拉伯文納入大會工作語言所需的預算與對行政之影響進行分析，並提交下屆理事會(C 135)審議。

7. 全球綜合航運資訊系統(GISIS)更新進度(議程 9)

理事會注意到 IMO 全球綜合航運資訊系統(Global Integrated Shipping Information System, GISIS) 升級與改善作業的持續進展。受聘分析 GISIS 現行運作狀況及未來資料管理需求的外部專家，已提出多項技術規格建議，這些建議是基於現行系統的優勢，以讓系統更有效滿足使用者需求。理事會指出，執行這些改進措施尚需額外資源，包括增設一位資深專業人員，以協助秘書處推動此專案。秘書長將向下屆理事會(C 135)提交進一步的更新報告。

8. IMO 船舶識別碼方案與船舶噸位評估(議程 10)

隨著時間推移，大會所通過的各項決議、通函及參考文件，針對 IMO 船舶識別碼方案、IMO 公司及登記船東識別碼方案，以及噸位評估等議題，逐漸產生文字表述不一的情形，進而影響相關規定的解釋與適用。

秘書處針對相關法規架構進行檢討後，擬具了 2 項決議草案：

- (1) 一項整合「IMO 船舶識別碼方案」與「IMO 公司及登記船東識別碼方案」的決議草案，旨在消除表述不一致的問題，並提升執行效率；
- (2) 一項修正「船舶噸位評估方式」及「會員國分攤款項機制」的決議草案，目的是提升噸位計算的準確性，並優化基於噸位所分配的會員國分攤款項比例。

理事會邀請秘書長將這 2 項大會決議草案修訂後，提交至下屆理事會(C 135)審議，以利後續獲得批准並提交大會第 34 會議通過。

9. IMO 會員國稽核方案(IMSAS)(議程 11)

(1) IMSAS 時程安排

理事會已批准經修訂之整體稽核時程表，其中包括將海地、莫三比克與葉門的稽核延後至 2026 年初進行，並將伊朗與以色列的稽核重新安排至第二輪稽核週期的起始階段。理事會亦鼓勵已接受稽核的會員國授權秘書處公開其稽核報告，包括最終稽核報告。

(2) 批准 IMSAS 第二輪週期之修訂架構

依據強制性 IMSAS，會員國須於 7 年為一週期接受針對其遵循 IMO 公約義務的稽核，而第一輪週期預計將於 2026 年完成。進入第二輪週期之前，會員國稽核方案聯合工作小組(Joint Working Group on the Member State Audit Scheme, JWGMSA) 已針對 IMSAS 架構與程序 (IMSAS Framework and Procedures)(A.1067(28)號決議)進行審查並提出擬議修正。

理事會已通過 JWGMSA 第 9 屆會議報告，包括對 IMSAS 架構與程序的擬議修正。經修正之《IMO 會員國稽核方案之架構與程序》(Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme)及其相關大會決議草案，將提交大會第 34 屆會議(A 34)以供通過。

10. 大會議事規則(議程 19)

理事會通過關於 IMO 大會會議混合參與模式(實體與遠端)及網路直播相關議事規則之修正案。修正內容包括規則 12 所述條件與程序的明確說明，規定大會之公開會議原則上應進行直播，但下列情形除外：

- (1) 進行任何表決時(不限於不記名投票)；
- (2) 涉及秘書長任命事宜者；
- (3) 任何經大會決議應於非公開會議中討論的議題。

理事會亦同意新增以下會議類型為不得對外直播之範疇：「工作小組、起草小組、審查小組、專家小組、休會期間小組與編輯小組」。其他修正事項，如對「出席並投票的會員」(Members present and voting)一詞的定義進行調整，已獲得理事會批准。經修訂之《大會議事規則》(Rules of Procedure of the Assembly)草案及相關大會決議草案將提交大會第 34 屆會議(A 34)以供審議通過。

11. 向大會報告 IMO 組織的工作(議程 19)

理事會討論了其向大會所提交的報告內容，該報告內容涵蓋自大會第 33 屆會議以來 IMO 的各項工作進展。理事會批准自 2024 年起將報告形式由原本每 2 年一次改為每年 1 次，並批准 2024 年 IMO 年度報告草案，該報告將提交至下屆理事會(C 135)，隨後轉呈交給大會(A 34)審議。

12. 與聯合國及各專門機構的關係(議程 20)

理事會請求秘書長持續就 IMO 職權及文書，與聯合國相關文書及規範在海洋保護方面的潛在協同效應⁹，並定期提供更新報告。同時，亦邀請會員國項 IMO 相關機構提交建議，就如何詮釋並強化此類協同效應提出具體方案。

13. 與政府間及非政府組織的關係(議程 20)

理事會批准 IMO 以夥伴組織身分，加入由世界關務組織(World Customs Organization, WCO)主導的「旅客預報資訊(Advance Passenger Information, API)與訂位資訊(Booking and Reservation Information, BRI)/旅客姓名紀錄(Passenger Name Record, PNR)資料聯絡委員會」(簡稱「聯絡委員會」(Contact Committee))。

此聯絡委員會由多個夥伴組織的專家組成，包括世界關務組織(WCO)、國際航空運輸協會(International Air Transport Association, IATA)、國際民航組織(International Civil Aviation Organization, ICAO)、國際郵輪協會(Cruise Lines International Association, CLIA)以及 WCO 會員國代表，其宗旨為促進用於海關與邊境管制目的之旅客資料的蒐集與交換過程的標準化與一致化。此類資料包括旅客姓名、護照資

⁹ 「協同效應」(synergy) 是一個常見於政策、管理、科學與國際合作中的術語，指的是當兩個或多個單位、系統、政策或機制互相配合時，所產生的整體效果大於其各自單獨作用的總和。

訊及行程資料等，通常由航空公司與其他旅遊服務業者所蒐集。

理事會同時授權 IMO 便利運輸委員會(Facilitation Committee, FAL)審議日後該聯絡委員會所提出、與其業務相關的任何建議事項。

14. 非政府組織(議程 20)

理事會批准以下非政府組織取得諮詢地位(consultative status)：

- (1) 國際引水繩索員協會(International Boatmen's Linesman's Association, IBLA)—專業與代表性團體；
- (2) 國際船員福利援助網絡(International Seafarers' Welfare Assistance Network, ISWAN)—訓練/教育/福利；
- (3) 海事核能組織有限公司(Nuclear Energy Maritime Organization Ltd, NEMO)—造船；
- (4) 漁業產業安全與健康平台(Fishing Industry and Safety and Health Platform, FISH Platform)—訓練/教育/福利。

此外，理事會亦批准下列機構取得臨時諮詢地位(最長 2 年)，屆時將重新評估其資格：

- (1) 氣候乙醇聯盟(Climate Ethanol Alliance, CEA)—貨運與港口；
- (2) 世界水上運輸基礎建設協會(World Association for Waterborne Transport Infrastructure, PIANC)—導航；
- (3) 海洋清理基金會(Stichting The Ocean Cleanup, The Ocean Cleanup)—環境。

理事會也將下列組織的臨時諮詢地位轉為正式諮詢地位：

- (1) 因紐特極圈理事會(Inuit Circumpolar Council, ICC)；
- (2) 零碳排船舶技術協會(Zero Emissions Ship Technology Associations, ZESTAs)；
- (3) 國際貨運承攬業者聯合會(International Federation of Freight Forwarders Associations, FIATA)。

最後，理事會決議不向非政府組織收取 IMO 諮詢地位年費或相關費用。

15. 世界海事日及其平行活動(議程 20)

理事會支持秘書長所提出之 2026-2027 年「世界海事日」主題：「從政策到實踐：驅動海事卓越」(From Policy to Practice: Powering Maritime Excellence)。同時，理事會亦同意採取每 2 年設定一次主題的方式做為試行安排，以便會員國、觀察員及其他利益相關方有更多時間進行規劃、宣傳與主題相符。

此外，理事會此前已接受下列會員國舉辦世界海事日平行活動的提案：

- (1) 2025 年：由阿拉伯聯合大公國主辦，日期為 9 月 29 日至 10 月 1 日；
- (2) 2026 年：由韓國主辦；
- (3) 2027 年：由菲律賓主辦。

16. IMO 獎項(議程 20)

2025 年 IMO 頒獎典禮預定於 2025 年 11 月 24 日週一在 IMO 總部舉行，亦即大會第 34 屆會議開幕當日，典禮內容將包括：

(1) 2025 年 IMO 海上英勇行為特別獎(IMO Awards for Exceptional Bravery at Sea)：

理事會決定將 2025 年 IMO 海事英勇行為特別獎頒發予李泰永(Lee Tae-young)先生，其為漁船 135 Geumseongho 之船員，獲得國際運輸工人聯盟(International Transport Workers' Federation, ITF)提名。此外另有 4 名獲獎者將獲頒英勇行為嘉許證書，另有 18 人將獲頒嘉許信函。

(2) 2024 年國際海事獎(International Maritime Prize)¹⁰：

理事會決定將 2024 年國際海事獎頒發給 Rosalie Balkin 博士，其為現任國際海事委員會(Comité Maritime International, CMI)秘書長，曾任 IMO 法律與對外事務司司長。

17. IMO 公約狀態(議程 22)

理事會通過敦促會員國接受 2021 年《國際海事組織公約》修正案之大會決議草案，並提交大會第 34 屆會議審議通過。該修正案係於大會第 32 屆會議(A 32)透過 A.1152(32)號決議通過，主要內容包括：

- (1) 將理事會成員由 40 席擴增至 52 席；
- (2) 延長理事會會員之任期；
- (3) 增列 3 種語言版本為《國際海事組織公約》之正式文本。

該修正案需經 IMO 三分之二會員國(即 117 國)接受後方可生效，而截至目前已有 32 個會員國完成接受程序。

理事會支持秘書長持續推動會員國接受 2021 年修正案的努力，同時也支持以下 2 項 IMO 公約盡速生效的相關推動工作：

- (1) 《1996 年國際海上運輸有毒有害物質損害責任和賠償公約之 2010 年議定書》(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)(簡稱 2010 HNS Protocol)；
- (2) 《2012 年開普敦協議》(2012 Cape Town Agreement)¹¹。

18. 下 2 屆理事會會議地點與時間(C 135 和 C 136)(議程 23)

理事會同意第 135 屆會議(C 135)將於 2025 年 11 月 19 日至 21 日在 IMO 總部召開，時間安排為大會第 34 屆會議(A 34)前。大會預定於 2025 年 11 月 24 日至 12 月

¹⁰ 此獎項每年頒發一次，表彰對 IMO 工作與宗旨有重大貢獻之個人或機構。

¹¹ 此協議旨在落實《1977 年托雷莫利諾斯國際漁船安全公約之 1993 年議定書》(1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977)的相關規定。

3 日召開。而理事會第 136 屆會議(C 136)則將於 2025 年 12 月 4 日召開，亦即 A 34 結束後舉行

(五) C 134 相關建議

本屆理事會已批准 IMSAS 第二輪週期稽核時程表，其稽核時間週期為 2026-2033 年，為期 8 年。稽核次序已根據第一輪稽核成果、航運活動密度與法遵風險進行排序，不再完全沿用第一輪次序。在第二輪稽核週期中，IMO 要求被稽核國在稽核開始之前，需先在 GISIS 完整填報相關資料(如立法、行政與執法架構、主管機關概況等)，稽核內容亦會更緊密連結正規安全評估(Formal Safety Assessment, FSA) 所揭示之風險舉證與資源配置評估，因此建議主管機關為預備參與稽核應強化航政主管機關資訊統整機制，預先整理 GISIS 所需資料，如法規總覽、權責機關清單與分工表、執法統計數據等。

此外，第二輪稽核週期將評估被稽核國「主管機關能力建設機制」，包括實施 STCW 公約訓練監管的程序標準化、安檢人員或港口國檢查官員之持續職能培訓、獨立稽核追蹤制度之完備性等，建議主管機關可評估預先導入獨立審查機制。而第二輪稽核將全面實施稽核報告逐年摘要公開制度，各被稽核國隊為解決事項提出具體行動計畫，若未改善，IMO 可能會公開發布「不符合公告」。IMO 秘書處預計將於 2026 年上半年發布 IMSAS 稽核第二輪詳細操作手冊，其中將說明自評格式與稽核查檢表。宜密切注意相關資料的發布，以及早進行模擬稽核演練。

(六) 下次會議期

C 135 預計於 2025 年 11 月 19 日至 21 日舉行。

(七) 延伸參考資料

1. IMO, Council, 134th session (C 134), 7 to 11 July 2025.
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/council-134th-session.aspx>
2. InterManager, Summary report on IMO Council C 134.
<https://www.intermanager.org/2025/07/imo-council-meeting-c-134-summary-report-167274/>