國際海事組織

（International Maritime Organization, IMO）

ꕥ 事實背景 ꕥ

「法律委員會」第 113 屆會議[1]

IMO「法律委員會」第 113 屆會議於 2026 年 4 月 13 日至 17 日於倫敦總部召開。會議討論之海洋事務重點事項，羅列如下：

一、2010 年「有害有毒物質公約議定書」即將達到生效門檻

經比利時、德國、荷蘭、瑞典通知IMO秘書處已提交批准書後，2010 年「有害有毒物質公約議定書」（*2010 HNS Protocol*）達到締約方數量（至少 12 個）的其一生效門檻，並經各國在向 IMO 秘書處提交貨物量數據後，同年 5 月 29 日達到有害有毒物質總貨物量 4,000 萬噸的門檻。因此，最快在 18 個月後，即在 2027 年 11 月 29 日，議定書便能正式生效[2]。待議定書生效後，議定書與 1996 年「有害有毒物質公約」（*Hazardous and Noxious Substances Convention*）將統稱為「國際海上運輸有害有毒物質損害責任與賠償公約」（*the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010*，以下簡稱為「2010 年有害有毒(HNS)公約」）[3]。

「2010 HNS 公約」旨在建立載運有害有毒物質之船舶在海上發生事故後產生損害的賠償制度，並確立採用「汙染者付費原則」。這項建制很大程度係依循 1992 年「油污損害民事責任國際公約」

[1] IMO, “IMO approves new guidelines on ship registration,” 17 April 2026, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-new-guidelines-on-ship-registration.aspx (accessed 6 May 2026).

[2] IMO, “IMO treaty on hazardous and noxious cargo to enter into force in 2027,” 1 June 2026, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-hns-treaty-to-enter-into-force-in-2027-.aspx (accessed 2 June 2026).

[3] 1996 年 5 月 3 日 IMO 通過「有害有毒物質公約」，但由於批准國家不足，IMO 遂在 2010 年 4 月 26 日至 30 日就修訂 HNS 公約召開國際會議，通過 2010 年「有害有毒物質公約議定書」。參考資料請見「2010 年有害有毒(HNS)公約」官網：https://www.hnsconvention.org/the-convention/。

（*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*）與 1992 年「油污損害賠償國際基金設置國際公約」（*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*）。

「2010 HNS 公約」所指之損害係指由有毒有害物質造成的（1）人員傷亡、（2）財產損害、（3）環境損害賠償、及（4）預防措施（preventive measures）的費用與預防措施造成的新損害。「公約」同時排除了 1969 年「油汙損害民事責任國際公約」中的汙染損害，以避免與該公約重疊。

另依據公約規定，公約的適用範圍為（1）締約方領土（包括領海）內的任何損害、（2）專屬經濟區內環境損害、（3）在締約方登記之船舶在任何一國領海外造成的非屬環境汙染之損害，以及（4）不論在何處實施為減少前述損害所採取之預防措施。

為因應運載有害有毒物質的化學輪發生汙染可能造成的損害，「2010 HNS 公約」設立了兩層的損害賠償制度。第一是針對船舶的強制保險制度。公約要求載有公約所規範之有毒有害物質的船舶所有人須有保險或其他經濟擔保，並由船旗國或其他締約方（倘若船旗國非締約方時）核發或認證之保險證書，以證明該船舶符合公約所要求擔保的責任。意即登記於締約方的船舶或進入締約方港口之船舶，皆須符合公約的要求。倘若強制保險制度未能補足汙染所造成的損害，則由第二層的「有害有毒基金」（HNS Fund）機制來補上。HNS 基金的資金來源為有害有毒物質接收人（receiver，即在締約方港口收取 HNS 貨物的人）所繳納的款項。

因此，在議定書正式生效前，各締約方在國內法制上要能夠與公約規範銜接。這包括行政機關應有國內法律制度授權，能夠向本國籍的船舶或未在締約方登記的船舶核發國家保險證書；以及制定 HNS 貨物的通報機制，以確保有向 HNS 基金繳納義務的人員與貨物的相關資料通報予 HNS 基金。

當前「2010 HNS 公約」的締約方有：比利時、法國、斯洛伐克、加拿大、德國、南非、丹麥、荷蘭、瑞典、愛沙尼亞、挪威、土耳其。

二、海員遺棄問題加劇

依據 IMO 關於海員遺棄案件通報機制的統計指出，近年除了疫情期間遺棄案件有所增加外，2025 年卻有另一波大幅增加，比起 2024 年的案件量多了 31%。依據國際運輸工人聯盟（International Transport Workers' Federation, ITF）的統計，以海員國籍來看，印度、菲律賓、敘利亞為前三多的國家；以遺棄案件地區來看，中東為最嚴重的地區；而這些遺棄案件又多發生在權宜船[4]。

依據國際勞工組織秘書處與 IMO 秘書處在會議上提供的報告說明[5]，2025 年案件量的增加可能源自於許多遺棄案件來自於未發布聲明接受 2014 年的修正案之 2006 年海事勞工公約（*Maritime Labour Convention*, MLC 2006）締約方。2014 年修正案規定，締約方必須建立迅速且有效的財務保障機制，以確保在船員因職業傷害、疾病或危害而遭遺棄、死亡或長期殘疾時，船東能向船員及其家屬提供補償。

基於前述問題，委員會重申 2006 年海事勞工公約有關海員財務保障的重要性，並同意發展出一個標準作業程序模型，提供會員國在面臨遺棄案件時能夠快速作出反應[6]。

三、船舶登記詐欺議題

在船舶登記詐欺議題上，委員會提及，2025 年的通報案件量亦有上升，該（2025）年度就有 529 艘船舶被發現懸掛虛假船旗、近 40 個會員國發現有船舶在未經同意下懸掛該國船旗。

IMO「法律委員會」自第 112 屆會議便已決定為船舶登記發展出新的綱領或最佳實踐。到了第 113 屆會議，委員會通過了一系列綱領提案，協助船旗國強化商船的登記程序、偵測造假文件，並同時符合 1982 年聯合國海洋法公約關於船旗國管轄與國家和船舶間真

[4] International Transport Workers' Federation, "Seafarer abandonment crisis: thousands left behind in shipping's worst year on record," 22 January 2026, https://www.itfseafarers.org/en/news/seafarer-abandonment-crisis-thousands-left-behind-shippings-worst-year-record (accessed 6 May 2026).
[5] ILO and IMO Secretariats, *Report on the IMO/ILO joint database of abandonment of seafarers*, 31 December 2025, I:\LEG\113\LEG 113-4(a) (accessed 6 May 2026).
[6] BIMCO, "IMO Legal Committee advances work on liability, seafarer protection and fraudulent ship registration," 23 April 2026, https://www.bimco.org/news-insights/bimco-news/2026/04/23-imo-leg/ (accessed 6 May 2026).

實聯繫[7]之規範。綱領內容的架構如下[8]：

1. 登記流程的治理：關於指定主管機關及對私人登記機構營運者實施正式監督的國內法律與行政架構之要求；

2. 登記流程：針對建立並維持涵蓋船舶登記所有階段之文件化程序及品質管理系統所訂定的要求；

3. 克盡職責調查船舶所有權：要求核實船舶所有權，並在永久登記前須提供已從前一船籍登記處註銷的證明；

4. 制裁篩檢：要求與聯合國及相關國家的制裁名單進行交叉比對。這些要求應在登記前遵守，並於登記後定期執行；

5. 船舶身分驗證：要求進行盡職調查，將船舶的 IMO 編號與「連續概要紀錄」（Continuous Synopsis Records, CSR）及獨立資料庫進行比對；

6. 證書核發、安全與驗證工具：要求在證書及驗證工具中納入唯一識別碼與安全功能，以供即時驗證；

7. 船級與保險監督：建立驗證有效船級證書及強制保險/財務擔保程序之要求。擔任認可組織之船級協會，須在船旗國主管機關之適當監督下核發證書；

8. 資訊來源：要求於登記過程中使用具公信力之資訊來源與工具，以交叉核對船舶歷史、所有權、船級、營運紀錄及受制裁狀態；

9. 合作與資訊共享：要求各國透過包括「全球整合海運資訊系統」（Global Integrated Shipping Information System, GISIS）在內的平台，交換關於登記狀態、船東記錄、保險詳情及註銷通知的資訊，以防止船旗迴避及不合格船舶的重新登記；

10. IMO 公約履行：要求確保有效履行國際公約，包括透過 1982 年聯合國海洋法公約第 94 條 4 項(a)款所要求的登記前檢驗，以及建立對合格組織的監督計畫。

[7] 聯合國海洋法公約第 91 條第 1 項：「每個國家應確定對船舶給予國籍、船舶在其領土內登記及船舶懸掛該國旗幟的權利的條件。船舶具有其有權懸掛的旗幟所屬國家的國籍。國家和船舶之間必須有真正聯繫。」

[8] Bureau Veritas M&O, IMO LEGAL COMMITTEE 113th (LEG 113) Summary Report, April 2026, https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/imo-legal-committee-113th-leg-113-summary-report (accessed 6 May 2026).

法律委員會後續將透過發布通函（Circular）來發布綱領，並在委員會第 114 屆會議繼續就此議題進行討論，以及就港口國管制及沿海國在打擊非法船舶登記方面的角色發布進一步綱領[9]。

「海洋環境保護委員會」第 84 屆會議

IMO「海洋環境保護委員會」（Marine Environment Protection Committee, MEPC）第 84 屆會議於 2026 年 4 月 27 日至 5 月 1 日於倫敦總部召開。會議討論之重點事項，羅列如下：

一、IMO 淨零架構（Net Zero Framework）

接續在去（2025）年 10 月 14 日至 17 日召開之 MEPC 第二次特別會議（該次會議代表國投票決定休會，延期至 2026 年繼續召開），以及 2026 年 4 月 20 至 24 日舉行之「船舶溫室氣體減排休會期間工作小組」第 21 次會議，MEPC 第 84 屆會議繼續討論關於「IMO 淨零架構」。必維集團驗船事業部的報告指出，船舶溫室氣體減排休會期間工作小組就淨零基金的分配原則與溫室氣體排放強度（GHG fuel intensity）的行政費用仍沒有太多進展[10]。

委員會同意在 MEPC 85 前再召開兩場次船舶溫室氣體減排休會期間工作小組會議（預計在 9 月與 11 月）[11]。工作小組將進一步研議如何依據 2023 年「IMO 船舶溫室氣體排放策略」來處理針對「防止船舶污染國際公約」（MARPOL）附件六關於 IMO 淨零架構之修正草案所提出的關切事項與問題，並在 MEPC 85 提交書面報告[12]。

至於 MPEC 第二次特別會議原訂接續於 MPEC 85 後繼續召開，具體是否要召開，將在 MPEC 85 討論[13]。這也說明「IMO 淨零架構」可會延遲至最快 2027 年才可能通過。

---

[9] Bureau Veritas M&O, *supra note* 8.
[10] Bureau Veritas M&O, Marine Environment Protection Committee 84th Session (MEPC 84) Summary Report, 1 May 2026, p.10, https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/marine-environment-protection-committee-84th-session-mepc-84-summary-report (accessed 13 May 2026).
[11] IMO, "IMO progresses work on ship emissions, pollution and ocean protection," 1 May 2026, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-progresses-work-on-ship-emissions-pollution-and-ocean-protection.aspx (accessed 13 May 2026).
[12] Bureau Veritas M&O, *supra note* 10, p. 10.
[13] Bureau Veritas M&O, *supra note* 10, p. 10.

此外，委員會贊同了第五次 IMO 溫室氣體排放研究的設置要點（terms of reference），該研究將提出 2018 年至 2025 年間國際海運溫室氣體排放清單（包括溫室氣體排放強度估算值），以及 2025 年至 2050 年的國際海運溫室氣體排放預測。

二、委員會通過決議譴責伊朗在荷姆茲海峽對於商船的攻擊

委員會通過了一項關於譴責在荷姆茲海峽針對商船發動的攻擊，以及由此引發的海上污染風險之決議。委員會警告此類攻擊可能導致大規模的海上污染。同時，委員會要求 IMO 秘書長監控當地環境影響，並向下一次 IMO 理事會會議上提交報告[14]。

三、通過於東北大西洋劃設排放控制區之提案

委員會通過在東北大西洋的挪威與加拿大周邊海域新增硫氧化物（SOx）、氮氧化物（NOx）與微粒物質（Particulate Matter）「排放管制區」（Emissions Control Area）之提案。關於硫氧化物要求之標準將適用於 2027 年 1 月 1 日後所簽訂建造合約所建造之船舶於 2027 年 1 月 1 日後所簽訂建造合約所建造之船舶。然，俄羅斯對此兩處新增劃設之排放管制區提出保留[15]。

四、通過 2026 年船舶海洋塑膠垃圾策略與行動計畫[16]

委員會審議了「污染防治與應變次委員會」第 13 屆會議的會議成果與建議，並通過該次委員會所提交之「應處船舶海洋塑膠垃圾」（Address Marine Plastic Litter from Ships）之 2026 年策略與行動計畫，以及一份關於漁具標示的通函（circular）。

委員會亦檢視了次委員會有關應處海運所產生的塑膠對於環境之風險所需之文書修正建議，但並未對建議選項做出最終決定，而是指示污染防治與應變次委員會同時就 MARPOL 附件三與「海上人命安全國際公約」（SOLAS）研議新的規約（Code）與修正案，以供委員會未來的會議來決定。

五、委員會暫緩了一個有關特別敏感海域提案的審議

[14] IMO, *supra note* 11.
[15] Bureau Veritas M&O, *supra note* 10, p. 4.
[16] Bureau Veritas M&O, *supra note* 10, p. 11.

委員會暫緩（defer）對一項有關「特別敏感海域」（Particularly Sensitive Sea Areas）提案之審議，並歡迎與會代表團就該議題持續提出意見[17]。

該提案為在 IMO 具有諮詢地位的非政府間國際組織（INGOs）：國際地球之友（Friends of the Earth International）、國際動物福利基金會（International Fund for Animal Welfare）、太平洋環境組織（Pacific Environment）及清潔海運聯盟（Clean Shipping Coalition）所提出。這些 INGOs 提案強調，有必要對 IMO「特別敏感海域」（Particularly Sensitive Sea Areas, PSSA）制度架構進行檢視，以配合全球生物多樣性與氣候目標，以及即將於 2027 年 1 月生效之 BBNJ 協定。

該提案文件[18]引述多份研究，提出當前 PSSA 制度的限制與機會。首先，這些 INGOs 引述研究指出，對於 PSSA 的附隨保護措施（associated protective measures, APMs）的評估多以技術因素與是否會對航行造成不合理的限制為評估依據，而環境因素考量占比相對不重[19]。第二，PSSA 的附隨保護措施是否具法律拘束力有其條件性。強制性措施的國際法基礎僅能依據 UNCLOS 第 211 條第 6 項（在沿海國專屬經濟區內採取防止船舶汙染的強制性措施），亦或是具法律拘束力之 IMO 法律文書。第三，提案文件提及，PSSA 制度能否適用於國家管轄外水域仍存有疑問。當前 IMO 會員國雖能在該國領海外申請劃設 PSSA，但規範上並不明確是否能及於公海。再者，基於公海上船旗國的專屬管轄權，即使能夠在公海劃設 PSSA，其管理措施的執行上也會出現困難。

因此，這些 INGOs 建議，應將 PSSA 制度轉化整合入 MARPOL 公約中，使其成為強制性 IMO 法律文書；再者，將 PSSA 轉化為符合 BBNJ 協定規範之「以區域為基礎之管理工具」（Area-Based Management Tools, ABMTs），並同時確保能夠在 PSSA 管理設計

[17] Bureau Veritas M&O, *supra note* 10, p. 13.
[18] FOEI, IFAW, Pacific Environment and CSC, *Strengthening the PSSA framework to improve collaboration with the BBNJ Agreement, and to better address climate, biodiversity and pollution and advance equity in ocean governance*, MEPC 84/12, 20 February 2026, I:\MEPC\84\MEPC 84-12.docx (accessed 13 May 2026).
[19] Roberts, J. (2024). Designating Particularly Sensitive Sea Areas in Areas Beyond National Jurisdiction. *Ocean Development & International Law*, *55*(1–2), 234–258. https://doi.org/10.1080/00908320.2024.2368230.

上納入原住民族與地方社群的傳統知識與原住民族的「自由、事先與知情同意」（Free, Prior and Informed Consent, FPIC）原則，使 PSSA 制度能夠配合全球生物多樣性與氣候目標，以及 BBNJ 協定。

「海事安全委員會」第 111 屆會議

IMO「海事安全委員會」（Maritime Safety Committee, MSC）第 111 屆會議於 2026 年 5 月 13 日至 5 月 22 日於倫敦總部召開。會議討論之重點事項，羅列如下：

一、委員會通過非強制性 MASS 章程

MSC 委員會通過非強制性「海事自主水面船舶國際安全章程」（*International Code of Safety for Maritime Autonomous Surface Ships*，以下簡稱為 MASS 章程(MASS Code)），預計 2026 年 7 月 1 日生效。非強制性 MASS 章程旨在提供一套國際規範架構，確保海事自主水面船舶（MASS）能夠安全、可靠且符合環保原則地運作[20]。章程亦整合了船舶操作新技術，針對 MASS 的設計、核准與操作制訂新要求，亦涵蓋了航行安全、MASS 與遠端操作中心（Remote Operation Centre, ROC）的連接度、遠端操作、消防安全以及搜救等領域[21]。

依據章程的適用範圍，非強制性 MASS 章程將適用於符合「海上人命安全國際公約」（SOLAS）第一章的貨船（cargo ship）及其伴隨之遠端操作中心，但不適用於 SOLAS 第十章的高速貨船（cargo high-speed craft）與僅用於政府非商業服務的軍艦、海軍輔助艦及其他船舶[22]。而由於此章程並無法律拘束力，因此會員國能夠將此階段作為未來制訂強制性章程的測試。

下表呈現了非強制性 MASS 章程的章節架構（三大部份，共 24 個章節）[23]：

[20] IMO MASS Working Group, *DEVELOPMENT OF A GOAL-BASED INSTRUMENT FOR MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS), Report of the Working Group,* MSC 111/WP.9, 20 May 2026, Annex 1, p. 7, https://www.international-maritime-rescue.org/Handlers/Download.ashx?IDMF=cd367ba5-d69f-4223-8b28-2f4bfd72446d (accessed 1 June 2026).

[21] SAFETY4SEA, "IMO reaches milestone with the adoption of first ever MASS Code during MSC 111," 22 May 2026, https://safety4sea.com/imo-reaches-milestone-with-the-adoption-of-first-ever-mass-code/ (accessed 1 June 2026).

[22] IMO MASS Working Group, *supra note* 20, Annex 1, p. 8.

[23] Bureau Veritas M&O, Maritime Safety Committee 111th Session (MSC 111) Summary Report, 22 May 2026, pp. 7-8, https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/maritime-safety-committee-111th-

表一 非強制性「MASS 章程」的章節安排

前言			
第一部分 緒論（Introduction）			
1	宗旨、原則與目標	3	章程結構
2	適用	4	定義
第二部分 MASS 的原則與功能（Principles for Mass and Mass Functions）			
5	調查與認證	11	安全操作管理
6	核准程序	12	強化海事保安之特別措施
7	風險評估	13	警報管理
8	操作內容	14	人員訓練與值更
9	系統設計	15	維護
10	軟體原則		
第三部分 適用於特定 MASS 運作與功能的目標、功能需求及預期性能（Goals, Functional Requirements and Expected Performance Applicable to Specific Mass Operations and Functions）			
16	航行安全	21	搜索救助
17	連結度	22	貨物運輸
18	遠端操作	23	錨泊、拖曳與繫泊
19	結構、分艙、穩定性與水密性	24	機械與電氣設備
20	消防設備		
附件（Appendix）			

參考資料：Bureau Veritas M&O, Maritime Safety Committee 111th Session (MSC 111) Summary Report, 22 May 2026, p.p. 7-8, https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/maritime-safety-committee-111th-session-msc-111th-summary-report; IMO MASS Working Group, *DEVELOPMENT OF A GOAL-BASED INSTRUMENT FOR MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS), Report of the Working Group*, MSC 111/WP.9, 20 May 2026, Annex 1, https://www.international-maritime-rescue.org/Handlers/Download.ashx?IDMF=cd367ba5-d69f-4223-8b28-2f4bfd72446d.

session-msc-111th-summary-report (accessed 1 June 2026).

另，依據勞式驗船協會的報告[24]與 IMO MASS 工作小組的報告[25]，MSC 委員會亦考量了其他議題，包括：（1）重申管理機關對於遠端控制中心的職務分配，得參照「海員訓練、發證及值更標準國際公約」（*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978*, STCW）及其章程（*STCW code*）的訓練與值更標準；（2）重申當有人員在 MASS 上時，船長應也在船上；（3）有會員國提到強制性 MASS 章程最快生效日期可能會延至 2036 年，但最終委員會同意維持 2032 年 1 月 1 日；（4）確認章程附件中的 MASS 安全認證（MASS Safety Certificate）與遠端操作中心（ROC）認證（MASS ROC Certificate）範本僅為參考範本，各國可依據自行需要制定相關認證與紀錄格式。

最後，委員會更新了 MSC 的 MASS 章程路徑圖。委員會預計在 MSC 112 會議上設立一個工作小組，負責為非強制性 MASS 章程制訂「經驗建立階段」架構（experience-building phase, EBP）。經驗建立階段的工作將為：收集數據、分析數據、發展 SOLAS 第 16 章的修正案（即新增章節）與發展強制性 MASS 章程[26]。委員會預計在 2028 年進行制訂強制性 MASS 章程的工作，並且預期能夠在 2030 年的會議上通過，以及在 2032 年 1 月 1 日正式生效，這也符合 MSC 110 所設定之進度。

二、委員會通過關於荷姆茲海峽之決議：

委員會通過一項由阿拉伯聯合大公國提案之決議，決議內容強調維護商船的航行自由，以及船舶在荷姆茲海峽應享有過境通行權（transit passage）[27]，並鼓勵各國就航行安全進行協調[28]。此外，決議

[24] Lloyd's Register, Lloyd's Register Briefing Note – Summary Report MSC 111 Rev.1, 22 May 2026, p. 5, https://www.lr.org/en/knowledge/regulatory-updates/imo-meetings-and-future-legislation/msc-111-summary-report/ (accessed 1 June 2026).
[25] IMO MASS Working Group, *supra note* 20.
[26] Bureau Veritas M&O, *supra note* 23, p.9.
[27] 伊朗主張船舶經過荷姆茲海峽中屬於伊朗領海部分應適用無害通過權，而非過境通行權。這是因為伊朗並非 UNCLOS 的締約方，亦主張 UNCLOS 有關於用於國際航行之海峽的過境通行權，並非屬於習慣國際法的一部分。而伊朗如此主張，係基於沿海國能夠對於無害通過採取必要限制措施。
[28] SAFETY4SEA, "IMO adopts resolution on promoting safe navigation in the Gulf region," 27 May 2026, https://safety4sea.com/imo-adopts-resolution-on-promoting-safe-navigation-in-the-gulf-region/ (accessed 1 June 2026).

請求 IMO 會員國支持 IMO 秘書長為促進被困波斯灣的船舶與海員安全撤離而正在進行之努力，以及敦促各國確保向目前無法離開該地區的船舶持續提供水、食物、燃料和其他必需品[29]。

在委員會通過此項決議後，阿拉伯聯合大公國（UAE）外交部發布聲明[30]，說明這項決議為國際社會再一次表達，伊朗的非法行為對於航行與海員安全的嚴重衝擊。

三、其他事項：

其他本屆委員會會議討論事項包括：

1. 促進沿海國的船舶追蹤

委員會贊同關於沿海國得免費取得船舶追蹤數據之 SOLAS 公約修正案，並預期修正案能夠在 MSC 第 112 屆會議上通過。這項修正案將使沿海國能夠免費取得「船舶遠距識別與追蹤系統」（Long-Range Identification and Tracking (LRIT) system）的標準船舶位置報告（standard ship position reports）[31]。一旦沿海國航運主管機關能夠以更低的門檻取得相關資訊，便能夠更好地監控海上活動，進而改善海上安全、保安與環境保護。

2. 改善船舶通訊安全

委員會通過一項決議，將船舶「特高頻數據交換系統」（VHF Data Exchange System, VDES）納入至 IMO 規範架構之中[32]。VDES 為船舶自動識別系統（Automatic Identification System, AIS）的進階版本，提供船舶與岸臺間在傳遞與接收數據時能夠更加快速且安全。

3. 強化海事網路安全

委員會共同贊同 IMO 便捷化委員會（Facilitation Committee, FAL）第 50 屆會議所制訂之非強制性「海事網路章程」（Maritime Cyber Code）路徑圖，並贊同在

[29] SAFETY4SEA, *supra note* 28.
[30] United Arab Emirates Ministry of Foreign Affairs, UAE Welcomes IMO Maritime Safety Committee Decision Promoting Safe Navigation in the Gulf Region in Response to Iran's Threats, 22 May 2026, https://www.mofa.gov.ae/en/MediaHub/News/2026/5/22/UAE-Safe-Navigation-in-the-Gulf (accessed 1 June 2026).
[31] IMO, "MSC 111th session - highlights," https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/temporary-msc-111.aspx (accessed 1 June 2026).
[32] IMO, *supra note* 31.

FAL 下設立會期間工作小組。章程預計在 2028 年完成[33]。

4. IMO 海事數位化策略

委員會共同贊同由 FAL 50 發展之 IMO「海事數位化策略」（IMO Strategy on Maritime Digitalization）。該策略將促進全球海事部門的相互操作性、協調與自動化，且適用於 IMO 不同機構之中，進而提升 IMO 的數據治理與減少行政負擔。在海事安全委員會共同贊同後，仍待法律委員會、海洋環境保護委員會的共同贊同，以期在 2027 年經 IMO 第 35 屆大會通過[34]。

[33] Lloyd's Register, *supra note* 24, p. 7.
[34] SAFETY4SEA, *supra note* 21.