國際海事組織

（International Maritime Organization, IMO）

ꕥ 事實背景 ꕥ

IMO「理事會」第 137 屆會議

IMO「理事會」第 137 屆會議於 2026 年 7 月 6 日至 10 日於倫敦總部召開[1]。有關組織事項，理事會通過了總結 IMO 去（2025）年工作的 2025 年年度報告（Annual Report）與財務報告。理事會歡迎第一輪會員國稽核（IMO Member State Audit Scheme）的完成。理事會亦鼓勵受稽核的會員國授權 IMO 秘書處公開其稽核報告，以及鼓勵授權秘書處，將稽核成果以圖表方式發布，以呈現 IMO 文書履行規約（IMO Instruments Implementation Code, III Code）的執行成效[2]。

在與非政府組織的互動上，理事會通過三個非政府組織的 IMO 諮詢地位，分別為「國際海事電力協會」（International Electric Maritime Association, IEMA）、「Mærsk Mc-Kinney Møller 海運零碳排中心」（Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, MMMCZCS）與 SEA-LNG[3]。同時，理事會通過「海洋基金會」（The Ocean Foundation, TOF）之臨時性 IMO 諮詢地位[4]，預計於

---

[1] IMO, “IMO Council reaffirms commitment to protecting vital shipping lanes,” 13 July 2026, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-council-reaffirms-commitment-to-protecting-vital-shipping-lanes.aspx (accessed 16 July 2026).

[2] IMO Council, *SUMMARY OF DECISIONS*, C 137/D, para. 8.4, I:\COUNCIL\137\WP\C 137-D.docx (accessed 7 August 2026).

[3] 「國際海事電力協會」（IEMA）是海運業電力和混合動力推進技術的國際貿易協會，旨在推動協助實現海運脫碳的技術；「Mærsk Mc-Kinney Møller 海運零碳排中心」（MMMCZCS）是一家非營利獨立研發中心，致力於加速海運業向淨零排放的未來進行轉型；SEA-LNG 是一個於 2016 年成立、致力於展示液化天然氣（LNG）作為船用燃料的實際、商業和環境效益的行業聯盟。

[4] 依據 IMO「關於 NGO 的 IMO 諮詢地位之規則與綱領」，理事會能夠決定是否授予某一非政府組織常設或臨時性諮詢地位。理事會考量標準包括組織宗旨是否與 IMO 宗旨有關、組織的活動是否與 IMO 活動有關、組織是否具備相當專業知識及組織的計畫或專案是否能夠證明與 IMO 的工作具關聯性。而倘若某一 NGO 未能完全達到前述標準，但理事會認為有必要，可以授予該組織一個臨時性諮詢地位，並特別指出該組織尚未達成所有要求。參考資料：IMO. *Basic Documents: Volume I*. 2023, https://doi.org/10.62454/kd001e.

兩年後重新檢視 TOF 的諮詢地位資格[5]。

最值得提及者，理事會通過一項「重要海運航道之保護」（Protection of Vital Shipping Lanes）決議[6]，強調維護與尊重商業船舶在通過重要航道的航行權利與航行自由之重要性。這項決議係由新加坡主導提案[7]，並獲得其他 30 個國家的支持。

當前荷姆茲海峽的情勢仍未見曙光，區域地緣政治衝突對於重要航道之衝擊，包括威脅或損害船舶航行自由與過境通行權，或甚至透過提升海運費率、延長進港等待時間，皆對於國際海事社群造成安全與保安上的不利影響。理事會再次呼籲緩和緊張局勢並保持克制，敦促各方進行建設性外交，並呼籲各方避免採取妨礙航行自由的行為[8]。而「重要海運航道之保護」決議係 IMO 理事會針對當前國際局勢之回應。

在「決議」前言第三段提及，IMO 理事會重申，1982 年聯合國海洋法公約為海上活動提供法律基礎，包括「公約」規範之航行自由與過境通行權，係反映出規範所有國家之習慣國際法。此段明顯是針對伊朗對於過境通行權並非習慣國際法之主張。另外，「決議」強調 IMO 在維護航行權利與航行自由上的角色。同時，決議也在於表達保護重要航道之承諾。

另，「決議」前言第五段提及，理事會認知到，海員在維護全球供應鏈上所發揮之重要角色，以及在用於國際航行之海峽採取非法行動，將對這些海員生命與福祉構成威脅。

為此，理事會作出下述呼籲與敦促[9]：

---

[5] IMO, *supra note* 2, para. 15(b).2.

[6] 決議全名為：「關於保護重要航道之決議，包括維護及尊重商船通過用於國際航行的海峽時之航行權利與自由」（RESOLUTION ON THE PROTECTION OF VITAL SHIPPING LANES, INCLUDING BY UPHOLDING AND RESPECTING THE NAVIGATIONAL RIGHTS AND FREEDOMS FOR COMMERCIAL SHIPS WHEN TRANSITING THROUGH STRAITS USED FOR INTERNATIONAL NAVIGATION）。參考資料：IMO Council, *RESOLUTION C.80(137)*, SUMMARY OF DECISIONS, Annex, p. 1, *supra note* 2.

[7] Maritime and Port Authority of Singapore, "International Maritime Organization Adopts Singapore-led Resolution on the Protection of Vital Shipping Lanes," 10 July 2026, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-council-reaffirms-commitment-to-protecting-vital-shipping-lanes.aspx (accessed 16 July 2026).

[8] IMO, *supra note* 2, para. 16.8.

[9] IMO, *supra note* 6.

1. 重申有必要確保重要航道（包括用於國際航行的海峽）保持開放，並可供國際海運通行；

2. 亦重申，依據國際法維護與尊重航行權利與自由之重要性，且通過用於國際航行之海峽的過境通行權不應受到威脅、阻礙、拒絕、妨礙、損害或暫停；

3. 敦促所有會員國確保在重要航道（包括用於國際航行的海峽）所採取的任何措施，均不得在形式上或事實上對外國船舶加以歧視，亦不得產生實際效果，致使依據國際法享有的過境通行權遭到拒絕、阻礙或損害；

4. 亦敦促各會員國避免採取任何危及海員安全及國際海運，或妨礙、阻撓、阻礙或以其他方式干擾在重要航道（包括用於國際航行的海峽）上依法行使航行權利與自由的非法措施；

5. 重申沿海國為規範重要航道交通所採取的任何措施，包括實施分道航行設計等航路系統及船舶通報系統，均須符合國際海事組織通過之規則與標準，包括「海上人命安全國際公約」（SOLAS）規則 V/10 及 V/11；

6. 呼籲各會員國繼續透過國際海事組織進行合作，以加強航行安全與保安，並以符合國際法的方式應對任何技術或安全挑戰；

7. 鼓勵各會員國酌情採取措施，依照國際標準保障海員的權利與安全，以維護海員的健康（包括心理健康）、安全及福祉；

8. 亦鼓勵各會員國加強技術合作，並及時有效地分享資訊，以增強國際海運的韌性；以及

9. 邀請（IMO）秘書長酌情繼續監測重要航道之情勢，並就航運受阻情事（如有）對海員福利及國際航運所生之影響，向理事會提供最新資訊。

在「決議」通過之前，荷姆茲海峽的情勢仍舊緊張，伊朗對於船舶通過仍有著嚴格的限制，對於海運業與海員權益持續造成衝擊。依據媒體引述海運分析公司 Kpler 公司的船舶追蹤數據，7 月 12 日通

過荷姆茲海峽的船舶僅有 6 艘，為該日起算近五週以來的低點[10]。另，依據 Kpler 公司的統計，於美國、伊朗 6 月簽訂的臨時停火協議期間，通過荷姆茲海峽的船舶每日平均約 45 個航次（統計期間：6 月 6 日至 7 月 7 日）。然在雙邊衝突再起後，平均航次降至每日約 13 次[11]。而 IMO 原訂的撤離計畫也因為伊朗對商船的攻擊而宣布暫緩。

保護重要航道與支持海事社群韌性仍待國際間持續合作。IMO 理事會提及麻六甲海峽的合作經驗[12]。印尼、馬來西亞與新加坡在 2004 年 IMO「重要海運航道之保護」（Protection of Vital Shipping Lanes）倡議下，於 2007 年設立了「麻六甲海峽與新加坡海峽航行安全與環境保護合作機制」（Co-operative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore）。該合作機制係基於聯合國海洋法公約第 43 條，海峽使用國和海峽沿岸國應通過協議就海峽內的航行安全與船舶汙染之防止、減少和控制進行合作，亦是該條被履行的首個案例[13]。合作機制透過三方專家小組，以及設立合作論壇（Co-operation Forum）、計畫協調委員會（Project Coordination Committee）與助航基金（Aids to Navigation Fund），藉由定期對話與計畫合作來確保同樣作為國際重要航道的麻六甲海峽與新加坡海峽的通行無阻。

自美、伊的區域衝突以來，IMO 分別在「海事安全委員會」（Maritime Safety Committee）與理事會通過決議，強調維護商船的航行權利與航行自由的重要性，以及海員的安全與福祉。尤其，海員在貿易供應鏈、能源安全與糧食安全中佔有關鍵卻脆弱的地位。

---

[10] SAFETY4SEA, “IMO Council adopts resolution to protect vital shipping lanes amid rising security concerns,” 13 July 2026, https://safety4sea.com/imo-council-adopts-resolution-to-protect-vital-shipping-lanes-amid-rising-security-concerns/ (accessed 16 July 2026).

[11] Reid I'Anson, “Strait of Hormuz crossings drop 70% as tanker traffic shifts almost entirely to the Iranian route,” 23 July 2026, https://www.kpler.com/blog/strait-of-hormuz-crossings-drop-70-as-tanker-traffic-shifts-almost-entirely-to-the-iranian-route (accessed 24 July 2026).

[12] IMO, *supra note* 2, para. 16.5.

[13] Bernard, Leonardo. “The Cooperative Mechanism in the Straits of Malacca and Singapore.” *Freedom of Navigation and Globalization*, edited by Nordquist, Myron H., John Norton Moore, Robert Beckman, and Ronán Long, The Netherlands: Brill | Nijhoff, 2014, pp. 196–217. https://doi.org/10.1163/9789004284081_013.