



TT Talk 第155期

目录

1. 《国际船舶和港口设施保安守则》实施过程中的问题解释
2. 海盗带来的现实问题

1. 《国际船舶和港口设施保安守则》实施过程中的问题解释

在《国际船舶和港口设施保安守则》（以下简称 ISPS Code）实施过程中，有一个问题引起我们的关注——假设港口或码头场所违反了守则中的安全规定，即构成“非遵循者”（non-compliant），而任何停靠该港口或码头场所的船舶也会因此遭受“牵连”。基于这个假设，之后该船舶所停靠过的任何港口和码头场所也会相继受到“牵连”，无法再度接受其他船舶的停靠，更不用说该港口和码头场所本身的记录中也会成为“非遵循者”或遭遇“牵连”。如此这般，依次类推。

我们相信对 ISPS Code 的解释有时需要引入一些常识。举个例子说明，某城市的一家商店遭遇到炸弹恐吓事件。在炸弹被发现、拆卸和移除之后，店主是否有必要将商店夷为平地，然后在原地重新建造另一家商店？当然不是！同样地，如果发生了一起“诈弹”恐吓，该商店是否要永远关门歇业呢？显然答案是否定的——警察会搜索全店，然后解除威胁，最终记录在案。关键问题就是遵循整套程序以及将事件完整记录下来。

尽管 ISPS Code 的要求繁多，对港口装卸场所来说，实际操作中的情况也相类似。B 部分 16.5 规定，如果有安全事故发生，则必须记录在案：‘...PFSP[港口设施安全计划]必须制定安全事故和威胁发生时的记录留存规定...’。然而，答案很可能在 B 部分 16.37 找到，‘...在安全等级 3，港口装卸场所必须遵守那些应对安全事故和威胁发生的指导意见。PFSP 应当细化安全措施，以便港口装卸场所可以与相关方和停靠港口的船舶彼此紧密合作...’

所以，当有事故发生的时候，港口方自动升为安全等级 3，然后 B 部分 16.37 开始适用。假设 PFSP 有与之相适应的规定，并且港口和码头装卸场所能够严格遵循，当事故和威胁发生时，他们便可以解除自己的责任。安全认可组织将会对港口设施安全计划进行测试，以确保 ISPS Code 被良好遵守。

一旦相关方认定安全事故已经得到解决，并且由港口方面记录在案（ISPS 的 B 部分 16.5），那么港口装卸场所就可以重新营业了。由此发生的安全事故绝不是因为码头装卸场所违反了 ISPS Code 的规定——因为他已经按照规定做了可以做的一切。

此外，在任何时候，船舶安全官员如果怀疑其船舶遭受“牵连”，我们建议全面搜查偷渡者，然后根据船舶安全计划（SSP）做好完整的记录，这两项就已经足够了——无论如何以上两项都应当写入 SSP 之内。

总结而言，这虽然不能作为专业的法律意见，但却是在 ISPS Code 实施过程中确保“牵连”情况不会发生的务实方法。我们要特别感谢 Risto Talas, Hull University Logistics Institute 的研究员，协助编撰此文。

2. 海盗带来的现实问题

猖獗的海盗活动，尤其在索马里沿海一带，在近几年中给国际贸易带来了日益严重的困扰。海盗们攻击的目标时有变化，无疑都给国际贸易链中的众多受害者带来了巨大的混乱影响。最直接的受害者是船舶和船员，但其影响面却十分广大。

当船舶和船员遭遇劫持时，许多船舶经营人都会采取一系列的应对措施，最惯常的是根据“BMP4”（2011 年 8 月出版的 Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy），详细内容请参考 <http://www.mschoa.org/bmp3/Pages/BestManagementPractises.aspx>

不可避免地，许多惯常的航运线路纷纷仿效避免进入特战区域（Joint War Committee Listed Area），同时也是为了躲避海盗劫持本身。如今海盗的攻击面开始往南方海域拓展，更尝试着进军东方海域——印度——航运业开始面临新的风险。出于安全目的，航线会更加接近海岸线，船舶更多地将在内陆水域航线（12 海里之内），可能会碰触到沿海的船舶，或者主要港口附近的拥堵“通道”。

有趣的是，ISPS Code 并没有具体提及海盗或者恐怖袭击活动。因此，当一艘化学品船停靠在距离阿曼塞拉莱 5 海里左右的地方时，遭遇到了海盗的强行登船，我们也许会并不意外地发现，当地的缔约国政府尚未来得及按照守则的要求升级安全措施。这一情况无疑给船舶和港口如何互相协作，共同应对安全威胁带来了极大的现实问题。显而易见，缔约国如果更改了相应的安全措施等级，其所影响的远远超出航运贸易本身，还可能波及当地的旅游事业。但重要的是，

在任何时候都不要忘记履行守则中规定的义务。港口提供安全措施的职责止于港口与船舶交接之时，包括提供的对周围区域以及朝海方向的监控。然而，这并不意味着 ISPS Code 的遵循者——港口装卸场所，会负责巡逻街道或者对任何沿岸发生的安全事故作出反应，这些应当是海岸警卫队和海军的责任。

可预见的是，港口装卸场所通过缔约方式遵循 ISPS Code 的规定，这也符合靠泊船舶的真正期望（参见‘ISPS’的文章内容，举例说明了此方式是如何运作的）。然而，在遵循守则以后，即使发生事故，有时很难确定是缔约方之间的责任。

为了确保船舶能够安全通过高风险的水域，目前许多船舶经营人委派私人武装安全护卫队随船护航，这一情况给缔约国和港口带来了某些耐人寻味的挑战。船舶上相关人员登船的标准程序对于武装护卫队是远远不够的，而且也不适用，更不用说可能少有或没有关于武器储备的规定。针对这类情况，国际海事组织于 2011 年 9 月出台过临时的指导方针，详细内容参见<http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1408.pdf>。

该指导方针能够及时地呼吁船方对船上人员和设备，以及它们的准确申报提出要求。

海盗的猖獗活动威胁着船舶和港口的安全，还带来争论不休的政治化问题——如何安全释放船舶、船员和货物，往往通过支付海盗赎金的方法，这是供应链中各方需要面对的。保险中，海盗赎金一般被认定在共同海损项下承保。这意味着，海盗事件造成的不仅仅是船舶被迫改变了航行路线，同时当货物被挟持、最后在支付赎金被释放后，货物拥有人仍然需要支付额外的共损分摊费用，来获回货物。因此，不仅是为数 28% 的船东财务报表已经将海盗威胁列为关键风险，而国际贸易中的其他各方也应当引起重视！

然而，供应链中的其他各方，包括高风险区域附近的各码头方，不得不学会如何应对海盗的威胁。已经有报道指出，全球有 10% 原本航行需要途经亚丁湾的船舶，现在已经改变航道往来于好望角附近。此外，与索马里附近诸国比如也门、肯尼亚，以及非洲东部沿海地区的其他国家的贸易往来也大为减少，由此造成了运输成本的增加。

结束语

我们真诚地希望上述内容对您的风险管理有所帮助。如果您想了解更多信息，或有任何意见，请给我们发电子邮件。我们期待着您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)
风险管理总监
TT Club

TT Talk是TT Club不定期出版的免费电子通讯文件，原稿由TT Club伦敦发放，其地址是英国伦敦芬彻奇街90号，邮编EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登录我们的网站阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是<http://www.ttclub.com>。

我们在此声明，TT Talk 中的全部内容仅供参考，不能代替专业的法律意见。我们已采取谨慎措施，尽量确保此份电子通讯的材料内容的精确性与完整性。但是，编者、文章材料的撰写者及其他相关工作人员，以及 TT Club 协会本身，对于任何依赖 TT Talk 信息内容所造成的灭失与损害将不承担法律责任。

如果您想要了解本公司的登记注册信息，请点击以下网址：
<http://www.thomasmiller.com/companyinfo>