



TT Talk 第155期

目錄

1. 《國際船舶和港口設施保安守則》實施過程中的問題解釋
2. 海盜帶來的現實問題

1. 《國際船舶和港口設施保安守則》實施過程中的問題解釋

在《國際船舶和港口設施保安守則》（以下簡稱 ISPS Code）實施過程中，有一個問題引起我們的關注——假設港口或碼頭場所違反了守則中的安全規定，即構成“非遵循者”（non-compliant），而任何停靠該港口或碼頭場所的船舶也會因此遭受“牽連”。基於這個假設，之後該船舶所停靠過的任何港口和碼頭場所也會相繼受到“牽連”，無法再度接受其他船舶的停靠，更不用說該港口和碼頭場所本身的記錄中也會成為“非遵循者”或遭遇“牽連”。如此這般，依次類推。

我們相信對 ISPS Code 的解釋需要常識。舉個例子說明，某城市的一家百貨公司遭遇到炸彈恐嚇事件。在炸彈被發現、拆卸和移除之後，店主是否有必要將商店夷為平地，然後在原地重新建造另一家商店？當然不是！同樣地，如果發生了一起“詐彈”恐嚇，該商店是否要永遠關門歇業呢？顯然答案是否定的一一員警會搜索全店，然後解除威脅，最終記錄在案。關鍵問題就是遵循整套程序以及將事件完整記錄下來。

儘管 ISPS Code 的要求繁多，對港口裝卸場所來說，實際操作中的情況也相類似。B 部分 16.5 規定，如果有安全事故發生，則必須記錄在案：‘…PFSP[港口設施安全計畫]必須制定安全事故和威脅發生時的記錄留存規定…’。然而，答案很可能在 B 部分 16.37 找到，‘…在安全等級 3，港口裝卸場所必須遵守那些應對安全事故和威脅所提供的指示。PFSP 應當詳述安全措施，以便港口裝卸場所可以與相關方和停靠港口的船舶彼此緊密合作…’

所以，當有事故發生的時候，港口方自動升為安全等級 3，然後 B 部分 16.37 開始適用。假設 PFSP 有與之相適應的規定，並且港口和碼頭裝卸場所能夠嚴格遵循，當事故和威脅發生時，他們便可以解除自己的責任。安全認可組織將會對港口設施安全計畫進行測試，以確保遵守 ISPS Code。

一旦相關方認定安全事故已經得到解決，並且由港口方面記錄在案（ISPS 的 B 部分 16.5），那麼港口裝卸場所就可以重新營業了。雖然安全事故發生，但碼頭裝卸場所並未違反 ISPS Code 的規定——因為他已經按照規定做了可以做的一切。

此外，在任何時候，船舶安全官員如果懷疑其船舶遭受“牽連”，我們建議全面搜查偷渡者，然後根據船舶安全計畫（SSP）做好完整的記錄，這兩項就已經足夠了——無論如何以上兩項都應當寫入 SSP 之內。

總結而言，這雖然不能作為專業的法律意見，但卻是在 ISPS Code 實施過程中確保“牽連”情況不會發生的務實方法。我們要特別感謝 Risto Talas, Hull University Logistics Institute 的研究員，協助編撰此文。

2 · 海盜帶來的現實問題

猖獗的海盜活動，尤其在索馬利亞沿海一帶，在近幾年中給國際貿易帶來了日益嚴重的困擾。海盜們攻擊的目標時有變化，無疑地對國際貿易鏈中的眾多受害者帶來了巨大的混亂影響。最直接的受害者是船舶和船員，但其影響面卻十分廣大。

當船舶和船員遭遇劫持時，許多船舶經營人都會採取一系列的應對措施，最慣常的是根據“BMP4”（2011年8月出版的 Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy），詳細內容請參考 <http://www.mschoa.org/bmp3/Pages/BestManagementPractises.aspx>

不可避免地，許多慣常的航運線路紛紛仿效避免進入兵險區域（Joint War Committee Listed Area），同時也是為了躲避海盜劫持本身。如今海盜的攻擊面開始往南方海域拓展，更嘗試著進軍東方海域——印度——航運業開始面臨新的風險。出於安全目的，航線會更加接近海岸線，船舶更多地將在內陸水域航線（12 海浬之內），可能會碰觸到沿海的船舶，或者主要港口附近的擁堵“通道”。

有趣的是，ISPS Code 並沒有具體提及海盜或者恐怖襲擊活動。因此，當一艘化學品船停靠在距離阿曼塞拉萊 5 海浬左右的地方時，遭遇到了海盜的強行登船，我們也許會並不意外地發現，當地的締約國政府尚未來得及按照守則的要求升級安全措施。這一情況無疑給船舶和港口如何互相協作，共同應對安全威脅帶來了極大的現實問題。顯而易見，締約國如果更改了相應的安全措施等級，其所影響的遠遠超出航運貿易本身，還可能波及當地的旅遊事業。但重要的是，

在任何時候都不要忘記履行守則中規定的義務。港口提供安全措施的職責止於港口與船舶交接之時，包括提供的對周圍區域以及面海方向的監控。然而，這並不意味著 ISPS Code 的遵循者——港口裝卸場所，會負責巡邏街道或者對任何沿岸發生的安全事故作出反應，這些應當是海岸警衛隊和海軍的責任。

可預見的是，港口裝卸場所透過締約方式遵循 ISPS Code 的規定，這也符合靠泊船舶的真正期望（參見 ‘ISPS’ 的文章內容，舉例說明了此方式是如何運作的）。然而，在遵循守則以後，即使發生事故，有時很難確定是締約方之間的責任。

為了確保船舶能夠安全通過高風險的水域，目前許多船舶經營人委派私人武裝安全護衛隊隨船護航，這一情況給締約國和港口帶來了某些耐人尋味的挑戰。對於有關武裝護衛隊船舶相關人員登船的標準程序是遠遠不夠的，而且也不適用，更不用說可能少有或沒有關於武器儲備的規定。針對這類情況，國際海事組織於 2011 年 9 月出版過臨時性的指導方針，詳細內容參見 <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1408.pdf>

該指導方針能夠及時地呼籲船方對船上人員和設備，以及它們的準確申報提出要求。

海盜的猖獗活動威脅著船舶和港口的安全，還帶來爭論不休的政治化問題——如何安全釋放船舶、船員和貨物，往往透過支付海盜贖金的方法，這是供應鏈中各方需要面對的。保險中，海盜贖金一般被認定在共同海損項下承保。這意味著，海盜事件造成的不僅僅是船舶被迫改變了航行路線，同時當貨物被挾持、最後在支付贖金被釋放後，貨物擁有人仍然需要支付額外的共同海損分攤費用，來提領貨物。因此，不僅是為數 28% 的船東財務報表已經將海盜威脅列為關鍵風險，而國際貿易中的其他各方也應當重視！

然而，供應鏈中的其他各方，包括高風險區域附近的各碼頭方，不得不學會如何應對海盜的威脅。已經有報導指出，全球有 10% 原本航行需要途經亞丁灣的船舶，現在已經改變航道往來於好望角附近。此外，與索馬利亞附近諸國比如葉門、肯亞，以及非洲東部沿海地區的其他國家的貿易往來也大為減少，由此造成了運輸成本的增加。

結束語

我們真誠地希望上述內容對您的風險管理有所幫助。如果您想瞭解更多資訊，或有任何意見，請發電子郵件給我們。我們期待著您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)
風險管理總監
TT Club

TT Talk 是 TT Club 不定期出版的免費電子通訊文件，原稿由 TT Club 倫敦發放，其地址是英國倫敦芬徹奇街 90 號，郵編 EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登錄我們的網站閱讀本通訊和過去所有的通訊文件，網址是 <http://www.ttclub.com>

我們在此聲明，TT Talk 中的全部內容僅供參考，不能代替專業的法律意見。我們已採取謹慎措施，儘量確保此份電子通訊的材料內容的精確性與完整性。但是，編者、文章材料的撰寫者及其他相關工作人員，以及 TT Club 協會本身，對於任何依賴 TT Talk 資訊內容所造成的滅失與損害將不承擔法律責任。

如果您想要瞭解本公司的登記註冊資訊，請點擊以下網址：
<http://www.thomasmiller.com/companyinfo>