



按11规则编写

船员培训系列教材

船舶保安意识和 职责

CHUANBO BAOAN YISHI HE ZHIZE

● 主编 俞秋明 余项树



武汉理工大学出版社
WUTP Wuhan University of Technology Press

船员培训系列教材

船舶保安意识和职责

主 编 俞秋明 余项树

副主编 金 辉 吴汉才 马光银

武汉理工大学出版社

· 武 汉 ·

内 容 提 要

本书是“船员培训系列教材”之一。

本书分为基本理论、练习与测试两部分,以帮助广大海员在学习个人安全与社会责任专业理论知识的同时,全面提高海员安全意识、海事案例分析能力。

本书可作为参加船员专业证书培训学员的培训和考试教材,也可作为航运公司安全活动教材,还可供相关教学人员作为教学和参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

船舶保安意识和职责/俞秋明,余项树主编. —武汉:武汉理工大学出版社,2015.8
ISBN 978-7-5629-4705-9

I. ①船… II. ①俞… ②余… III. ①海船-船舶安全 IV. ①U698

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 062086 号

项目负责人:陈军东 陈 硕
责任校对:雷红娟

责任编辑:彭佳佳
装帧设计:兴和设计

出版发行:武汉理工大学出版社
社 址:武汉市洪山区珞狮路 122 号
邮 编:430070
网 址:<http://www.techbook.com.cn>
经 销:各地新华书店
印 刷:湖北丰盈印务有限公司
开 本:787 × 1092 1/16
印 张:8.5
字 数:256 千字
版 次:2015 年 8 月第 1 版
印 次:2015 年 8 月第 1 次印刷
印 数:1—2000 册
定 价:20.00 元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页等印装质量问题,请向出版社发行部调换。

本社购书热线电话:027-87523148 87391631 87515798 87165708(传真)

· 版权所有 盗版必究 ·

出版说明

《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》(STCW 公约)于 1978 年诞生后,对促进各国海员素质的提高,保障海上人命、财产安全,保护海洋环境,有效控制人为因素引起的海上事故起到了积极的预防作用。随着全球航运业朝着大型化、快速化、专业化、现代化的方向发展,国际海事组织随之对 STCW 公约和规则多次进行全面系统的修正。2010 年对 STCW 公约进行了最近的一次修正,并通过了马尼拉修正案,本次修正所贯彻的一个重要原则就是航海战略的实施和海员培训、发证与值班国际标准必须适应新兴科技的发展。

我国要实现航运强国战略,必然要理解 STCW 公约的前瞻性及未来发展的方向,适时制定符合我国海员队伍现状及航运强国战略需求的海船船员适任培训、评估及发证规则,努力使我国航海教育的改革与创新符合现代航海技术发展的需求。

根据 2012 年 3 月 1 日起实施的《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》(交通运输部 2011 年 12 号令,简称《11 规则》)和《中华人民共和国海船船员培训合格证书签发管理办法》以及 2012 年 7 月 1 日颁布实施的《中华人民共和国海船船员培训合格证考试大纲》的要求,武汉理工大学出版社在华中、华东、西南地区众多航海类院校的大力支持下,组织了长江沿线 10 余所航海类院校、培训机构中长期从事船员培训工作的 60 余位专家、教师共同编写了本套“船员专业知识培训系列教材”。

自 2008 年 6 月本套教材正式出版发行以来,我们在编写内容上一直遵照《中华人民共和国船员专业培训纲要》的要求,适时地体现了马尼拉修正案的相关要求。在编写过程中我们得到了长江海事局、江苏海事局、浙江海事局的大力支持,有关海事局的领导及职能部门高度重视并结合船员培训及船员船上工作提出了许多指导性意见,从而保证了本套培训教材的权威性和先进性。在第 3 版修订之前,我们又进行了全面细致的调研工作,走访了长江流域的各主要航海类院校及培训机构,与参加船员培训的一线教师学员进行了深入的交流,从“教”与“学”两个方面都搜集到比较有益的编写建议,我们也将这些意见和建议融汇到此次修编过程中。

经过多次重版修订,本套船员培训教材已形成如下特色:

1. 体现行业最新进展

本套培训教材将《STCW 公约马尼拉修正案》的相关内容以及最新的“船员专业知识培训纲要”的要求融入其中,是一套知识内容最新、实操内容科学系统、紧跟国际航运事业发展的船员培训教材。

2. 定位准确,针对性强

本套培训教材依据培养具有一定理论水平和较强实际操作技能的复合型专业人才的船员培训目标,改变过去重视知识的传授,强调学科体系的严密、完整的做法,精选船员能够实际应用的基础知识和基本技能,重在提高船员的实际操作能力和应对

突发事件的能力,充分体现了行业需求、实际应用和船员身心发展三者有机的统一。

3. 可读性强,体例新颖

针对船员培训特点,结合船员考证,本套培训教材设置了基本理论、实操训练、练习与测试等内容,保证理论知识够用,练习与测试贴近船员考试。同时,使教材从内容到体例、从栏目到版式上耳目一新。

4. 应用性强,强调技能训练

将实操评估内容纳入课程体系是海员培训教学模式的特点。为此,本套教材将实操评估内容单独成书,实操评估内容的设置与理论知识以及海员的实际作业相吻合,并覆盖培训纲要;同时,考虑到航海设备的不断更新,实操内容及设备也进行了相应的更新,并考虑其应用性及可操作性。总之,本套培训教材力争做到:基本理论、实操训练、练习与测试相配套。

5. 配套练习力求全面丰富

本套教材结合《11 规则》,配备了大量的练习测试题,供学员练习和模拟考试。这些练习测试题是编者对近年来培训考试的考试规则、考试大纲及考点知识进行了全面深入的研究后,结合历年考试的真题精心设计的。完成一定数量的练习测试题有利于参加学习的学员巩固所学知识、检测学习效果、提高考试成绩。

6. 与时俱进,实现教学手段现代化

为配合实操评估教材的使用,本套培训教材配备了“船员专业知识培训教学片”,实现了课堂教学与实训操作的同步,为提高船员培训质量奠定了良好的基础。

我们将依据学科发展观的现实要求,不断补充、完善;我们的编审者、出版者一定会高度重视,兢兢业业,按最高的质量标准满足广大读者的需求。

教材建设是我们共同的事业和追求,也是我们共同的责任和义务,我们诚恳地希望大家积极选用本套教材,并在使用过程中给我们多提意见和建议,以便我们后续修订,从而完善全套教材。

船员专业知识培训系列教材

编审委员会

2013 年 10 月

船员专业知识培训系列教材

编审委员会名单

主任委员:严新平 张安富 邱健华

副主任委员(以姓氏笔画排列):

邓跃进	王克	王同庆	王当利	王吉春
王燕辰	田高	刘元丰	张铜宁	季永青
林承志	胡耀兵	郭国平	阎美功	黄明
黄伟	黄燕品	梁世翔	韩雪峰	熊仕涛
魏智勇				

委员(以姓氏笔画排列):

丁继民	方磊	王宏明	王威娜	王锦法
刘伯宁	刘金华	刘乾英	陈云胜	陈平
陈永洪	陈刚	陈宏权	陈艳才	何永林
何德荣	李红民	李启敏	李衡夫	李毓江
吴小兰	吴建华	杨晓	杨斌	余长春
余谦	张亚冲	张劲	张祖平	张哲
张瑜	周春辉	范耀天	金科	胡卫东
郝勇	柯响林	祝建国	郭党华	翁建军
夏守云	徐元	徐江波	徐周华	盛君
黄志英	章波	程兵	彭家祥	谭箭
熊锡龙	黎冬楼			

秘书长:杨学忠 杨帆

总责任编辑:陈军东 陈硕

前 言

本书是根据 2012 年 3 月 1 日起实施的《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》(交通运输部 2011 年 12 号令,简称《11 规则》)和《中华人民共和国海船船员培训合格证书签发管理办法》以及 2012 年 7 月 1 日颁布实施的《中华人民共和国海船船员培训合格证考试大纲》的要求,并适当参考本学科的最新发展编写而成。

本书共分 7 章,内容包括:概述;船舶保安组织机构及职责;识别船舶保安风险和威胁;船舶保安计划的实施;船舶保安措施的实施与维持;船舶防海盗及武装劫持;船舶保安设备。内容符合《1974 年国际海上人命安全公约》(简称“SOLAS 1974”公约)和《STCW 公约马尼拉修正案》对船舶保安的新要求。本书既可作为各类全日制学生和社会船员进行海员专业培训专用教材,也可作为航海教育者及其相关人员的参考书。

本书由江苏海事职业技术学院俞秋明和武汉交通职业学院余项树担任主编,俞秋明负责本书大纲的拟定、统稿等工作。武汉航海职业技术学院金辉、江苏海事职业技术学院吴汉才和重庆交通大学马光银也参加了本书的编写。

由于编者水平有限,时间仓促,书中不足或错漏之处在所难免,敬请各位专家学者提出修正意见。

编 者

2014 年 8 月

目 录

第 1 篇 基本理论	(2)
1 概述	(3)
1.1 SOLAS 公约第 XI-2 章	(3)
1.2 ISPS 规则的出台背景	(7)
1.3 ISPS 规则的基本结构	(8)
1.4 实施 ISPS 规则的目的与基本要求	(9)
1.5 ISPS 规则的基本定义与适用范围	(10)
1.6 缔约国政府的责任	(10)
1.7 保安声明	(11)
1.8 船长对船舶安全和保安的决定权	(13)
1.9 STCW 公约海上保安三级适任标准	(13)
2 船舶保安组织机构及职责	(15)
2.1 船舶保安组织机构	(15)
2.2 船舶保安组织机构成员的基本职责	(17)
3 识别船舶保安风险与威胁	(20)
3.1 规避保安措施的技术	(20)
3.2 识别船舶潜在保安威胁	(23)
3.3 识别武器、危险物质和装置	(25)
3.4 密集人群管理和控制技术	(28)
3.5 保安敏感信息	(30)
3.6 搜身和非侵犯式检查方法	(31)
4 船舶保安计划的实施	(34)
4.1 船舶保安的基本知识	(34)
4.2 船舶保安事件报告程序	(36)
4.3 船舶保安计划的内部审核、现场检查、保安活动程序	(37)
4.4 船舶保安应急反应计划和应急反应程序	(41)

5	船舶保安措施的实施与维护	(49)
5.1	船舶在各保安等级下的行动要求	(49)
5.2	监视限制区域的技术	(51)
5.3	控制进入船舶和船上限制区域的措施	(53)
5.4	监控甲板区域和船舶周围区域的措施	(57)
5.5	监督货物和船舶物料装卸的措施	(59)
5.6	对登轮人员及其个人物品的控制措施	(62)
6	船舶防海盗及武装劫持	(66)
6.1	海盗及武装劫持概述	(67)
6.2	船舶防海盗及武装劫持的设备和系统	(70)
6.3	船舶防海盗及武装劫持的准备工作	(78)
6.4	船舶应对海盗袭击的具体措施	(84)
7	船舶保安设备	(87)
7.1	船舶保安警报系统	(87)
7.2	船舶自动识别系统	(90)
7.3	船岸联系系统	(91)
2	第2篇 练习与测试	(97)
	练习与测试	(99)
	参考答案	(120)
	附录1 保安意识培训合格证(Z07)考试大纲	(122)
	附录2 负有指定保安职责船员培训合格证(Z08)	(123)
	参考文献	(125)

基本理论

1 概 述

能力目标与要求



通过对 SOLAS 公约第 XI—2 章内容的学习,掌握主要定义、适用范围;掌握缔约国政府、公司等各方在保安方面的责任和义务,以及监督和履行等效措施等内容。

通过对《国际船舶和港口设施保护规则》(简称“ISPS 规则”)的学习,使学员掌握其基本结构及对缔约国政府、公司和船舶、港口设施的基本要求,了解填写保安声明的时机,掌握保安培训的新要求。

1.1 SOLAS 公约第 XI—2 章

2002 年 12 月国际海事组织召开的海上保安外交大会通过了 SOLAS 公约的修正案。修正案修改的具体内容涉及公约附则第 V 章和第 XI 章。

(1) 对第 V 章的修订涉及在大于 300 总吨但小于 50000 总吨的船舶上(不包括客船和液货船)安装船舶自动识别系统(AIS)的时间表。根据修正案的要求,这些船舶将在不晚于 2004 年 7 月 1 日以后的第一次安全设备检验之日或最晚不迟于 2004 年 12 月 1 日安装船舶自动识别系统。此外,安装了自动识别系统的船舶应使其一直保持运行,除非国际协议、规则或标准另有规定。

(2) 将原第 XI 章“加强海上安全的特别措施”重新编号为第 XI—1 章,并对其进行修正。修改后的第 XI—1 章第 3 条要求将船舶的国际海事组织编号永久性地标注在船体或上层建筑的可见位置。具体规定为:①该永久性标志可制成突出的字符或刻入或用中心冲头冲制,应清晰可见,与船体上任何其他标记分开;②应在船舶外部、内部各标记一个;③在船尾或船体中部左舷或右舷核定载重线以上上层建筑的左舷、右舷及正面的可见位置;④对于客船而言,在可从空中看见的水平表面;⑤该标记高度应不小于 200mm。

(3) 新增的第 XI—1 章第 5 条要求主管机关向船舶签发一份《连续概要记录》(Continuous Synopsis Record)以便在船上提供一份关于船舶历史的记录。具体规定为:

①对于 2004 年 7 月 1 日以前建造的船舶,《连续概要记录》应提供自 2004 年 7 月 1 日起的历史。

②《连续概要记录》至少包括以下信息:该船的船旗国国名;在该国注册的日期;船舶识别号;船名;船籍港;注册船东姓名及注册地址;注册的光租承租人姓名及其注册地址(如适用);该船入级的船级社的名称;签发 ISM《符合证明》及 SMC 的主管机关或缔约国政府或认可的组织名称;签发符合 ISPS 规则 A 部分规定的 ISSC 证书的

主管机关或缔约国政府或 RSO 名称。

③使用英文、法文或西班牙文,此外,还可提供主管机关的官方语言的译本。

④由船旗国主管机关签发。

⑤对任何记载不得修改、删除,或以任何方式擦除或涂盖。

⑥《连续概要记录》应使用 IMO 制定的格式,并应按照 IMO 制定的指南保管。

⑦船舶无论何时变更船旗或被售予另一船东,或由另一公司承担营运责任,《连续概要记录》均应留在船上。

⑧如果船舶将要变更船旗,公司应将新船旗国的国名告知原主管机关,以便原主管机关将该船在受其主管期间的《连续概要记录》的副本送交该国。

⑨在船舶变更船旗时,新的船旗国政府为缔约国政府,该船的原缔约船旗国政府应在换旗后尽快将该船受其管辖期间的有关《连续概要记录》副本以及先前由其他国家向该船签发的任何《连续概要记录》送交新的主管机关。

⑩船舶换旗后,主管机关应将以前的记录附在新的《连续概要记录》之后。

(4)新增第Ⅺ—2 章——加强海上保安的特别措施。在重新编号的第Ⅺ—1 章之后新增加的第Ⅺ—2 章是关于船舶和港口设施保安要求的主体部分,共分 13 条。修正案明确了《国际船舶和港口设施保安规则》的法律地位:规则的 A 部分将具有强制性,B 部分则给出了如何最好地履行强制要求的指导。

下面就 SOLAS 公约第Ⅺ—2 章有关条文进行介绍。

1.1.1 定义

①船/港界面活动:是指当船舶受到往来于船舶的人员、货物移动或港口服务提供的直接和密切影响时发生的交互活动;船/船界面活动:是指涉及物品或人员从一船向另一船转移的任何与港口设施不相关的行为。

②指定当局:是指在缔约国政府内所确定的负责从港口设施的角度确保实施本章涉及港口设施保安和船/港界面活动规定的机构或行政机关。

注:我国规定交通部水运司作为我国的指定当局;国家海事局是我国负责船舶保安的主管机关,主管机关主要负责船舶保安。

③保安事件:是指威胁船舶(包括移动式海上钻井装置和高速船)、港口设施或任何船/港界面活动或任何船到船活动保安的任何可疑行为或情况。

④保安等级:是指企图造成保安事件或发生保安事件的风险级别划分。

⑤保安声明:是指船舶与其所从事活动的港口设施或其他船舶之间达成谅解的书面协议,该协议规定各自将采取的保安措施。

⑥经认可的保安组织(RSO):是指经授权开展本章或 ISPS 规则 A 部分所要求的评估、核验、批准或发证活动的具备相应保安专长并具备相应船舶和港口操作方面知识的组织。

1.1.2 适用范围

SOLAS 公约第Ⅺ—2 章适用于从事国际航行的所有客船和所有 500 总吨及以

上的货船,包括高速船、移动式海上钻井装置和服务于此类国际航行船舶的港口设施。

对于其境内主要用于非从事国际航行船舶的港口设施,如果偶尔需要为抵达或离开的从事国际航行的船舶服务,缔约国政府应决定这些港口设施在何种程度上适用本章和 ISPS 规则 A 部分的相关章节。

不适用于军舰、海军辅助船或由缔约国政府拥有或经营并仅用于政府非商业性服务的其他船舶。

1.1.3 缔约国政府的责任

第 XI—2 章第 3 条从船舶和港口设施的角度规定了缔约国政府关于保安的责任,要求主管机关为悬挂本国船旗的船舶规定保安等级并向船舶提供保安等级方面的信息。

缔约国政府或指定当局则负责为本国港口设施以及来港船舶规定保安等级,并向有关方面提供保安等级方面的信息。当保安等级发生变化时,应视情境需要对保安等级信息予以更新。

1.1.4 对公司和船舶的要求

第 XI—2 章第 4 条规定船舶须接受核验,取得《国际船舶保安证书》,并符合主管机关的保安等级要求。

在船舶进港前或位于某缔约国境内的港口时,如果港口设施的保安等级高于船舶自身的保安等级,船舶必须符合缔约国政府规定的保安等级要求,并在保安等级升高时迅速做出反应。如果不符合要求,要在进行任何船港界面活动之前,或在进港之前(以先者为准)通知港口国的主管当局。

1.1.5 公司的具体责任

第 XI—2 章第 5 条要求公司向船长提供有关船舶实际控制者方面的信息,以便在需要时向港口国出示。信息包括三个方面:由谁负责船上人员指派,由谁负责船舶的使用,以及谁是签署租船合同的各方。所要求的信息只需表明当时的情况,不必提供历史信息。

1.1.6 船舶保安警报系统

第 XI—2 章第 6 条要求所有船舶根据一个严格的时间表配备船舶保安报警系统,绝大多数船舶应在 2004 年配备,其他的应在 2006 年前配备。在触发后,报警系统应能够生成并向主管机关指定的主管当局传送船对岸保安警报,指明船舶、船位并指明船舶保安受到威胁或已经受到破坏。

1.1.7 对船舶的威胁

第 XI—2 章第 7 条要求各沿岸国政府要对外公布一个联络点,船舶可向其求助

并报告所发现的保安问题。如果沿岸国确定在附近水域存在对船舶的威胁,应向船舶及其主管机关通报当前的保安等级、船舶应采取的防范措施,以及沿岸国决定采取的措施。

1.1.8 船长对船舶安全和保安的决定权

第Ⅺ—2章第8条确认了船长在船舶安全和保安方面的裁定权,规定船长为船舶安全和保安所做出的决定不受公司、承租人和任何其他人员的限制,包括拒绝装货、拒绝人员上船等。如果出现安全和保安要求发生冲突的情况,船长应首先满足安全要求,但要采取临时性保安措施并应通知主管机关和港口国。主管机关应对有关问题加以妥善解决并要避免类似情况再度发生。

1.1.9 监督和符合措施

第Ⅺ—2章第9条是第Ⅺ—2章中最重要也是最敏感的一条,从两个方面规定了在Ⅺ—2章中适用于船舶的监督和符合措施,即对在港船舶的监督和对意欲进入另一缔约国港口的船舶的监督。此外,本条还规定了两种情况都适用的一些附加规定和保障条款。

对在港船舶的监督采用的是传统的港口国监督机制,即当船舶位于另一缔约国港口时,该缔约国正式授权的官员有权登船核查所要求的证书是否符合规定。如果有明确理由相信船舶不符合要求,可能会对船舶采取监督措施,如进行附加的检查或要求其滞留。与传统的港口国监督机制相比,本条增加了将船舶驱逐出港的措施。

对意欲进入另一缔约国港口的船舶采取监督措施是全新的内容,它引入了一个完全不同的监督概念,只适用于保安问题。根据此条,港口国正式授权的官员可要求船舶在进港前向港口国提供以下方面的信息:船舶保安证书及签发机关、船舶的保安等级、以前挂靠港口的保安等级、以前挂靠港口时采取的特别和附加保安措施、以前进行船到船活动期间维持的适当保安程序以及其他实用保安信息。如果港口国提出要求,公司和船舶还要对上述信息予以确认。根据以上信息,如果港口国有明确理由相信船舶不符合公约的要求,或存在其他明确理由,则港口国可要求船舶采取纠正措施,或要求船舶开往指定地点。如果船舶位于领海内,可对船舶进行检查。如果有充分的理由,港口国还可以拒绝船舶进入港口。

为了保障措施的正确实施,本条还要求港口国在采取有关措施时要及时通知主管机关,认可保安组织和国际海事组织。如果拒绝船舶入港或将船舶驱逐出港,还要通知船舶下一预期挂靠港口和相关沿岸国,并规定,只有在构成紧迫威胁且无适当办法消除时才能采取拒绝船舶入港或驱逐船舶出港的极端措施,且各种措施和步骤须在不符合的情况得到纠正并使主管机关满意时停止。与传统的港口国监督相同,本条要求在采取措施时要尽力避免使船舶受到不当滞留或延误,且受到不当滞留或延误的船舶有权要求赔偿。

1.1.10 对港口设施的要求

第Ⅺ—2章第10条规定港口设施必须符合第Ⅺ—2章和保安规则A部分的规定,要求缔约国政府确保对境内港口开展港口设施保安评估,予以审查和批准,并确保《港口设施保安计划》的制订、审查、批准和实施。本条还要求缔约国制订并通报计划所涉及的对应于各保安等级所要求的措施,包括在何时要求与船舶签署《保安声明》。

1.1.11 替代保安协议

第Ⅺ—2章第11条允许缔约国之间达成双边或多边协议,对其港口间固定航线上的短程国际航行做出替代保安安排,条件是此种协议不得降低协议以外的其他船舶和港口设施的保安水平,且协议中所包括的船舶不得与协议外的船舶进行船到船活动。

1.1.12 等效保安安排

第Ⅺ—2章第12条允许主管机关对某一特定船舶或一组船舶实施等效保安措施,缔约国政府或指定当局也可以对某一特定港口或一组港口实施等效保安措施。条件是等效措施至少要与公约和保安规则要求的措施同样有效。

1.1.13 信息交流

第Ⅺ—2章第13条要求各缔约国政府在2004年7月1日前将其负责船舶和港口设施保安的部门和联系细节、其所认可的保安组织的信息、所批准的《港口设施保安计划》及其覆盖地点和批准日期的清单、所缔结的替代保安协议的信息、所做的等效保安安排等信息送交国际海事组织。其中某些信息还应使船舶公司和船舶能够得到,在其他缔约国提出请求时,国际海事组织应向其提供各国所批准的《港口设施保安计划》及其覆盖地点和批准日期的清单。

1.2 ISPS 规则的出台背景

1.2.1 美国采取的措施

2001年发生的震惊世界的“9·11事件”,促使美国深刻反思如何弥补国家安全中的漏洞,包括如何消除海运中存在的安全隐患。“9·11事件”发生后不久,美国政府和国会积极采取行动,不仅在2002年11月25日通过了《2002年海上运输安全法》取代《1936年商船法》,而且还扩展了各相关部门的海上反恐职能,授予海岸警卫队新的反恐职能,并于2003年成立了本土安全部(Department of Home-land Security,简称DHS)以负责美国本土的安全保卫工作,其中就包括保护海上运输安全。除先后通过了《2001年港口和海事安全法案》《2002年海上运输反恐法案》以强

化海上保安机制外,美国还积极推行“集装箱安全指导计划”(Container Security Initiative)和“关贸合作反恐计划”(Customs Trade Partnership Against Terrorism)等新的安检措施,实施提前 24h 舱单申报规则,把反恐监控重点放在了易被犯罪分子利用的海运集装箱上;强化船员和船舶保安管理,要求所有抵美商船在进港 96h 前向美方提供乘客和船员的出生日期、国籍、护照和签证等详细资料,货物则需提供详细舱单,从而为美国海运安全法的全面革新拉开了帷幕。

1.2.2 国际海事组织采取的措施

“9·11 事件”后,国际海事组织清醒地认识到反恐的重要性,为此,IMO 采取了两大动作:一是内部改组,将原海上安全部的航行安全处改组为航行安全和海上保安处,在原有职责的基础上,增加了负责防止针对航运的恐怖活动的协调工作,以确保海上安全问题的解决遵循一套系统的、一致的途径;二是出台了一系列海上保安强化措施,包括于 2002 年 12 月 12 日海上保安外交大会通过的经修订的《1974 年 SOLAS 公约》附则修正案(以下简称 SOLAS 公约修正案)、《国际船舶保安和港口设施保安规则》(简称 ISPS 规则),其目的在于构成船舶和港口设施合作探索并制止威胁海运领域行为的保安国际框架。根据外交大会通过的决议,上述修正案和 ISPS 规则按 SOLAS 公约规定的默认接受程序,于 2004 年 7 月 1 日生效。



1.3 ISPS 规则的基本结构

ISPS 规则系指《国际船舶和港口设施保安规则》,包含了经修订的《1974 年国际海上人命安全公约》第 XI—2 章所述的强制性规定,由三个部分构成。

第一部分是序言,主要描述了 IMO 有关修改 SOLAS 公约和制定 ISPS 规则的工作过程,指出 SOLAS 公约第 XI—2 章的规定和本规则适用于船舶和港口设施。序言强调,在实施 SOLAS 公约第 XI—2 章和本规则 A 部分的海上保安规定时,应考虑到本规则 B 部分所提供的指导。

第二部分是关于经修订的 SOLAS 公约第 XI—2 章规定的强制性要求(A 部分),涉及总则、定义、适用范围、缔约国政府的责任、保安声明、公司的责任、船舶保安、船舶保安评估、船舶保安计划、记录、公司保安员、船舶保安员、船舶保安培训操练和演习、港口设施保安、港口设施保安评估、港口设施保安计划、港口设施保安员、港口设施保安培训操练和演习、船舶的核验和发证,共十九条内容。

第三部分是关于经修订的 SOLAS 公约第 XI—2 章和本规则 A 部分规定的指导(B 部分),B 部分为建议性要求。为了方便使用,A 部分和 B 部分在编排格式上保持一致。