



海上人命安全國際公約「ISPS CODE」 反恐活動預防新里程

文、圖／韓道昂

前言

交通部於中華民國九十二年六月三十日邀請政府各相關部會、航政機構、船級協會、顧問公司及全國船聯會（航運公司代表組織）等，共同研商因應「海上人命安全國際公約（SOLAS）」新增訂 XI-2 章有關「ISPS CODE」，如何推動等相關事宜。設立船舶和港口的「保全認證機構（RSO）」，並針對締約國政府應負責事項提出討論及指示。「ISPS CODE」這項新的法規於 2002 年 12 月 12 日被國際海事組織（IMO）採納，政府單位及船公司於 2004 年 5 月 31 日前完成各項準備，並預定於 2004 年 7 月 1 日正式生效實施，配合單位有本署、交通部、國防部、經濟部工業局、農委會、警政署、關稅總局、船公司、船舶、船員、港口設施經營者內含港務局及碼頭經營者。

背景摘要

人類雖然進入了二十一世紀的科技文明時代，但是海盜攻擊船舶事件卻日益嚴重，船上偷渡客事件層出不窮，毒品槍械經由船舶及貨物走私更是越形囂張，船上貨物和私人財物在港口被竊更是常有之事，類此種種一直是存在船舶上的保全治安問題，但直接導致國際海事組織（IMO）採納「ISPS CODE」的主因是 2001 年發生在美國紐約雙子星大樓的 911 恐怖攻擊後，IMO 的海事安全委員會（MSC）在 2002 年 12 月 9-13 日的締約國海

事保全外交會議上提交審議，共有 118 個國家參加，採納了「SOLAS74」現行條文修正案，即新增「ISPS CODE」於第 XI-2 章，同時對船舶辨識系統的裝設（AIS）、船舶識別碼（IMO NO）、船上保全警報系統、連續概要紀錄（CSR）等之實施亦配合「ISPS CODE」的生效日期同時執行。

何謂「ISPS CODE」？

「ISPS CODE」英文全名是 International Ship and Port Facility Security Code，翻譯成中文為「國際船舶及港口設施保全章程」，一個全新的、廣泛的保全機制，強化海事保全防止恐怖攻擊船舶、港口設施的作為。其意義即航行國際航線的船舶，到達國際港口時，就該船舶與該港口設施的活動介面，進行保全方面資料的交換、溝通後，得知彼此保全的等級和應有的緊急應變計劃，在港口方面確認該船舶具有效的保全證書及保全資料無誤後，便允許進港從事裝卸貨、維修、補給及其他商業活動等等。在船舶方面較處於配合當地港口的保全要求，到達目的港後，只有盡全力配合該港口所要求的一切保全措施，甚至配合參加演習等活動。

「ISPS CODE」對海運業的正面意義

一、保全意識增強：

因 ISPCODE 的實施，海運公司正視船舶的保全問題，並設專人負責，藉著國際法規的規範，船員接受適當的保全訓練，提昇整體保全意識。

二、嚇阻恐怖活動：

對於可能發生的恐怖攻擊，有預先的防範措施及計劃，受到攻擊時，有求生的設備，對恐怖活動具有某依程度的嚇阻作用。



三、落實船上治安：

對於目前已困擾船上的海盜攻擊、竊賊、偷渡客，毒品槍械及貨物走私問題，藉著 ISPCODE 的實施，可改進船上治安死角，正確面對突發事故及採取行動，或可使現有的嚴重治安問題減輕。

四、建立海上保全聯絡管道：

實施 ISPCODE 後，確定聯絡管道，有海上保全疑慮時，船上保全人員（SSO）可立即聯絡公司保全人員（CSO）、港口設施保全人員，得到更多的全面資訊和必要的協助。

五、保全等級觀念的建立：

在製作保全計劃時，依船上之人員進出、貨物裝卸、限制區域、船舶物料交付、行李管制、保全監視、進入港口設施等情形，而有不同的相對應措施，使船員得到更具體的保全觀念及應變知識。

六、保全警報及設備的建立：

依規範在船上裝設保全警報系統，船公司可自行增加必要的保全設備，如監視系統、電擊棒、電網，更配合船舶辨識系統（AIS）、船舶識別碼（IMONO）的明顯標示，使船舶對內管制及對外求救方面更臻健全。

「ISPCODE」對海運業的衝擊

一、增加公司成本：

包括人力投入、保全訓練、保全評估及計劃製作、新增設備、審核發證、船岸演練及執行、顧問公司輔導等等。

二、新增訓練課程：

船、岸相關人力接受保全教育訓練課程及日後的複習課程，耗時費力。

三、新增營運風險：

若 PSC 官員檢查時，認為有明顯證據，或相信該船舶不符合 ISPCODE 規定，則可採取管制措施，包括船舶檢查、延滯船期、扣留船舶，以及在港內移泊、驅逐船舶，離港作業限制、拒絕進



海巡論壇

港等等。

四、貿易營運受阻：

公約生效期限在 2004 年 7 月 1 日，若事實上未取得 ISSC，船舶在港內者，或擬入港者，將受到管制措施之強制約束，如扣留船舶及拒絕進港等等。

五、隨時戒備狀態：

保全為 24 小時戒備工作，公司及船上保全人員隨時處於戒備狀態，專業而非保全背景之工作人員，身心俱疲，對公司的管理有負面影響。

六、船員調動考量因素：

因船上保全人員需接受適當保全教育訓練，目前訓練機構亦給予受訓證書，以證明其受過適當保全訓練，船上必須配置一名高等船上保全人員，使符合 ISPCODE 的規定，因此船員工作期滿下船時，必須考量新派人員亦具有高等資格，使人員調動方面多一層考量和限制。

「ISPCODE」對本署執檢工作之助益

一、對於運用船舶識別系統 (AIS)、船舶辨識碼 (IMO NO) 等科技裝備及連續概要紀錄 (CSR) 等措施執行，即可全程監控，減少海上管理死角及風險。

二、採用新型雷達主要相關性能如下：

1. 發射功率：25KW。

2. 偵蒐距離：不低於 12 浬。

3. 天線長度：8 呎（水平極化，採用 LITTON BridgeMaster E 系列天線，轉速 28 轉 / 分）、18 呎（圓形極化，採用 NOR CONTROL IT 系列天線，轉速 21 轉 / 分）。

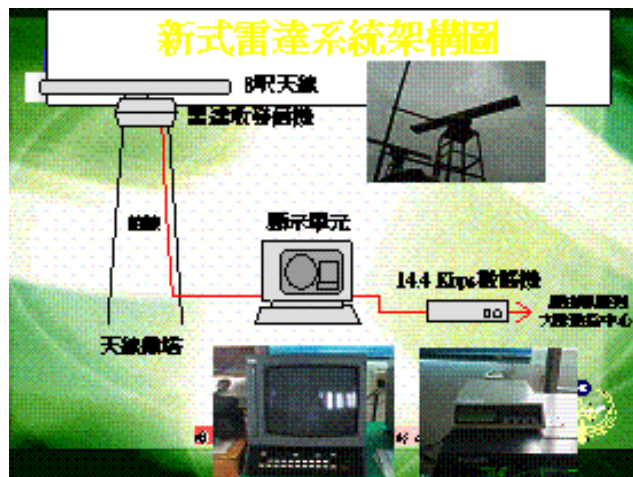
4. 目標鎖定能力：新型雷達鎖定 200 個目標

（原 RD-250 雷達鎖定 40 個目標）。

5. 偵蒐效能：一、三浬內可有效鎖定作業舢舨、膠筏。二、九浬內可有效鎖定十五噸級（含）以上之作業漁船。三、十二浬內可有效鎖定三十五噸（含）以上之作業商、漁船。

6. 遠端遙控模式：第一線（前端）雷達設定為無人站台，透過微波鏈路，由後端勤指中心直接操控。

7. 人工前端操控：七處外離島（蘭嶼、龜山島、彭佳嶼、基隆嶼、小琉球、東沙、南沙）無法提供寬頻數據鏈路實施遠端遙控用，仍需操作人員於現地作業。





海巡論壇

8. 陣地部署：雷達計有七十七處，總、大隊勤指中心二十六處，全天候有效全面掌控海面狀況。

三、提高海上救難作為

可有效掌控遇險訊號定位，對於海上環境、海上航行安全，透過風險管理機制，有助於海上船舶避碰，減少海損事故，也可獲得沿海航行船舶及所載運上貨物的相關資訊，符合「ISPCODE」國際船舶及港口設施保安措施，遇有船難（AIS）會自動發射自己的位置、時間、類型等資料，船公司收到後即通知本署或附近船隻協助救難，以爭取時效。

四、全天候綿密監測岸際至廿四浬（以上）之海域狀況，已大幅提升海洋事務處理能力，強化海洋資源保護利用。

針對十四處重要商港、七處遠洋漁船漁港、卅一處海岸地區重要民生設施，加強安檢與岸際巡邏之人力、裝備與勤務密度，有效確保海岸、港口地區安全。

本署配合港口入出境加強安全檢查作為程序

一、旅客人身檢查：

1. 於旅客通過金屬探測門之前，先請其將隨身金屬物品置於置物盒內，再行通過金屬探測門。

2. 檢視及辨識金屬探測門顯示之訊號及旅客察言觀色，以了解其表情舉止是否有異狀。

3. 對戴帽旅客請其將帽子取下持於手中，並檢視有否匿置危險物品。

4. 針對旅客隨身攜帶的飲料，請其盡量放入

X光儀檢查後由複查人員檢查是否為易燃物品。

5. 一手使用金屬探測器搜查某一側時，另一手可視狀況在另一側進行搜索。

6. 如使用金屬探測器發現有金屬反應時，應先以手徹查該部位，於必要時再請旅客主動取出檢查。

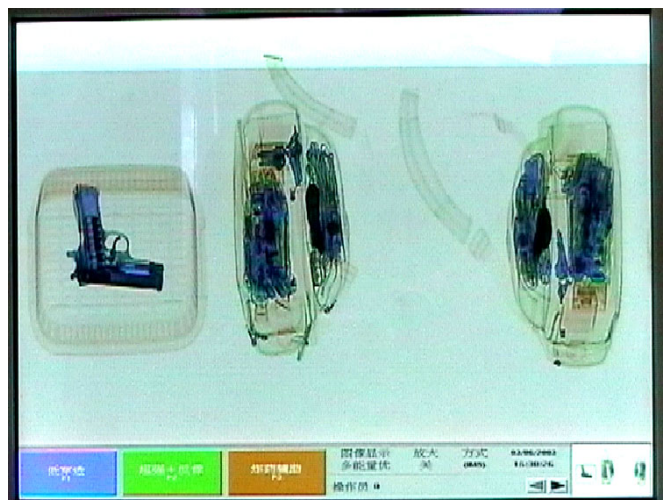
7. 執行要領：除專業人員外，嚴禁安檢人員自行調整金屬探測門靈敏度。要求旅客通過金屬探測門前應將身上物品取出，以降低誤判率。

8. 旅客如攜帶鋼筆、槍型打火機、鑰匙鍊等，需特別注意是否為鋼筆手槍，注意旅客手持之手杖、風衣、大衣等，有無隱藏危險物品，注意搜查旅客領帶、腋下、胸罩、寬型皮帶頭（環）、皮帶夾層、束腹暗袋、下身等部位。

9. 對中東地區回教徒頭上所纏繞之頭巾，需注意查察，遇可疑徵候，得仔細檢查其頭巾，唯需注意技巧。嚴禁安檢人員以手伸入旅客口袋掏出物品，應請旅客自行取出受檢。

二、旅客手提行李檢查：

1. 請旅客將手提物品置入X光儀滾帶上受檢時，應注意察言觀色，以作為檢查時的參考。



2. 對螢幕所顯示影像無法明確判定其內容時應請旅客打開行李受檢；複檢人員必須確實清查，不可因旅客情緒反彈而疏於檢查。

3. 手提箱（袋）之檢查：請旅客自行開啓，開口朝向安檢人員之右手方向（若藏有武器時，安檢員可先制，使之不便取用）。檢查時應由上而下，自內而外，尤須注意有無暗袋夾層，包裝精美之禮物，應注意其重量與內容是否相當。

4. 禮品之檢查：凡精美包裝包裹不便拆封

者，原則以儀器檢查為主，包裝精美之禮品，查看是否已開封，若已開封，則檢視有無改裝異狀，若未開應注意其重量與內容物是否相當，以防夾帶管制、違禁物品。

5. 瓶（罐）類之檢查：查看瓶罐是否完整，如已打開，應察看內裝是否為強酸、強鹼或含有化學物質或易燃液體等，若瓶罐完整，則察看瓶罐四周及底部是否完好，有無暗藏危險違禁物品。

6. 查獲旅客攜帶槍械、凶器或危險物品時，應即將其取下，與旅客保持距離，提高警覺，防其施暴、搶奪或是逃跑，並請旅客離開安檢線，隔離至辦公室後按相關作業程序處理。7. 因檢查所需拆開之行李，應儘量協助復原，若不能復原者，應向旅客致歉。行李檢查完畢後應對旅客說『謝謝您的合作』。

三、其他注意事項：

1. 執勤時應貫徹「查不清不放、看不清不放、交代不清不放」之原則。

2. 檢查時應相互支援，保持機動，注意有無逃避檢查或其他不法之情事。

3. 檢查時應提高警覺，保持戒備，慎防旅客有不利於本身之作為。

4. 檢查工作應講求技巧與方法，並注意禮貌與態度。

四、違安物品分類：

1. 易燃物品類：如汽油、柴油、去漬油、油漆、工業用溶劑、火柴等及其他於常溫下易燃之物品。

2. 高壓易燃壓縮罐：如殺蟲劑、潤滑





劑、瓦斯罐、噴漆、充氣後之鋼瓶等及其他以高壓填充之瓶罐類物品。

3. 腐蝕性物質：如王水、硫酸【鉛酸電池】、硝煙、鹽酸、水銀、氟化物及其他具有腐蝕作用物品。

4. 磁性物質：如永久磁鐵等會產生高磁場之物質。

5. 毒性物質：如各類具有毒性之化學原料、毒氣、氟化物、除草劑、農藥及活性濾過性病毒等。

6. 爆藥：如代那邁、硝化甘油、黑火藥等軍、商用急造爆藥、照明彈、各類引線、雷管、底火、煙火及鞭炮。

7. 強氧化劑：如漂白粉【水、劑】、工業用雙氧化水等易產生劇烈氧化作用物質。

8. 放射性物質：如鈾二三五、鐳一三一、鈷六十等本身具有游離輻射能量之物質核種。

結論

一、反恐活動已非某些國家的特別任務，藉著 ISPS CODE 的推動，已將全球大部分海事國家納入，反恐已成為國際性的事務。

二、反恐活動已非侷限於國家保安機構或軍方的特別勤務，已全面推展含括陸、海、空的各種民間營利事業及員工，即全民投入。

三、海運界反恐措施的落實，雖無法絕對杜絕海上的恐怖活動，但

可得嚇阻及限制其活動之效。

四、ISPS CODE 乃落實海上保全的措施，雖增加了船東的營運成本，但對全人類的生命財產安全即遭恐怖攻擊後的損失相比，乃是值得去確切執行。

五、ISPS CODE 已列入 SOLAS XI-2 章並於 2004 年 7 月 1 日實施，海運公司必須正視即積極投入，若於期限內未完成要求及得到「國際船舶保全證書」則海上運送業務亦將受困，不得不慎。

（作者任職於馬祖大隊福澳安檢所副所長）