



# IMO強化海事安全新規定 與措施之簡介

文／宋燕輝

九一一恐怖主義攻擊行動發生後，國際海事組織（International Maritime Organization, IMO）第二十二屆大會（the 22nd session of the Assembly）於二〇〇一年十一月在IMO總部英國倫敦召開。會中曾通過決議案第A.924（22）號（檢討防治威脅船舶、乘客、與船上工作人員安全之恐怖主義行動的措施與程序，Review of measures and procedure to prevent act of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships）。其後，IMO的「海事安全委員會」（the Maritime Safety Committee, MSC）及此委員會下所設之海上安全工作小組召開一系列會議，並研擬出一些新的海事安全規定。這些具強制性新海事安全規定被納入兩份主要國際海事法規內。第一份文件是一九七四年所通過的「國際海上人命安全公約」（International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS 1974）。新的海事安全規定是納入SOLAS新增添的一章，亦即，Chapter XI-2。第二份文件是新的《國際船隻與港口設施安全準則》（International Ship and Port Facility Security, ISPS Code）。ISPS Code 分成二部分。第一部份（Part A）的規定具強制性；第二部份（Part B）不具強制性，是一個具建議性質的政策指針。二〇〇二年十二月九至十三日，IMO在其總

部倫敦召開「海事安全外交會議」（Diplomatic Conference on Maritime Security），會中通過了上述兩份文件。一般預料，SOLAS 74的修訂，主要是新的Chapter XI-2，將於二〇〇四年七月一日生效。至於ISPS Code 第一部份通過之主要目的在於履行遵守SOLAS 74 Chapter XI-2的相關規定。「海事安全外交會議」也通過了十一個與海事安全相關的決議案。

鑒於上述兩份有關海事安全國際文書及決議案之通過對未來我國海事安全政策擬定與執行會有重要影響，以下僅就此兩份文件及相關修訂之重點摘要說明如下，供作參考。

## SOLAS 74修訂的重要內容包括

**以下五點**（一）總噸位少於五萬噸，從事國際航行，且非屬客輪或油輪的船舶必須裝設「自動識別系統」（Automatic Identification System, AIS）的規定期限提前到二〇〇四年七月一日第一次船舶安全設備調查實施日，或二〇〇四年十二月三十一日（此兩日期，以先屆者為準）。二〇〇〇年，IMO曾通過在SOLAS的Chapter V中加入二〇〇二年開始建造之新船，或二〇〇三年至二〇〇八年期間之現有船舶必須裝設「自動識別系統」的新規定。但IMO會員國對上述Chapter V 之修訂應在何時生效有相當分歧的意見。有會員國認為應在二〇〇三



年，也有其他會員國認為應在二〇〇五年，並無共識。此次，SOLAS 73之修訂將實施日期提前；

(二) SOLAS 74現行第十一章(強化海事安全特別措施)修訂為Chapter XI-1(Special Measures to enhance Maritime Safety)；

(三) 船舶辨識號碼(亦即IMO號碼)應永久標示於船身下述兩處(Reg XI-1/3.4)：(a) 在船尾或船身一側、船腹、右舷，或船舶甲板上層建築結構，左舷和右舷，或建築結構的前端，或在客輪情形下，由空中可見水平表面上之船身；(b) 船舶機械空間的艙壁橫軸尾端之一方，或在設有Roll-on Roll-off 空間之船舶的話，船舶識別名稱應標識於Roll-on Roll-off空間艙壁橫軸之一端。凡在二〇〇四年七月一日之前所建造之船舶必須在二〇〇四年七月一日第一次預定進船塢維修之前遵守上述船名識別標誌規定；

(四) 船上必須備有一份「連續摘要紀錄」(Continuous Synopsis Record, CSR)，此記錄主要目的在於提供船舶的相關歷史紀錄文件，並放置於船上。此記錄將由IMO船舶註冊處(the Registry of Ships)發給(Reg XI-1/5)；

(五) 新增有關海事安全新的一章，亦即，Chapter XI-2，題為「強化海事安全特別措施」(Special Measure to Enhance Maritime Security)。(筆者按：英文所用的maritime safety 與 maritime security在涵意上有別。前者指的是與船舶本身之設備、操作、訓練、船員相關的技術性安全事宜；後者指的是船舶遭受外來之意外或攻擊所造成船舶與人命安全之威脅、傷害、或損害。經修訂後新的SOLAS Chapter XI-1 所規範的是maritime safety；新的SOLAS Chapter XI-2所規範的是maritime security。)

SOLAS 74 Chapter XI-2適用於從事國際航行之船舶、營運該船之船公司、以及從事國際航行之港口設備服務船隻。ISPS Code 係Chapter XI-2之

補充規定。前述已說明，ISPS Code分為兩部分。倘若SOLAS 74 修訂案通過生效，Part A就具有法律強制拘束力；Part B僅具建議性規定，被用來做為政策執行的指針。

### Chapter XI-2九項主要條款與規定摘要敘述如下

(一) 首度提出不同安全層級的概念，分為「安全層級一」(Security level 1)、「安全層級二」(Security level 2)，以及「安全層級三」(Security level 3)。此些安全層級在ISPS Code之中有所界定。「安全層級一」是必須採行的低度安全措施(low level security measures required)、「安全層級二」是必須採行的附加額外安全措施(additional security measures required)，以及「安全層級三」是必須採行的高度安全措施(high security measures required)；

(三) 港口國就其港口設施決定應採何種安全層級；

(四) 船舶在進港之前或停泊於港內，必須遵守船旗國或港口國所決定之安全層級，但以較嚴格之安全層級為主要遵守優先規定；

(五) 船長在船上必須備有與負責任命和雇用船上船員、幹部該個人或組織的相關訊息；

(六) 二〇〇四年七月一日當日或該日之後所建造之船舶必須備有「船舶安全警戒系統」(Ship Security Alert System)(Reg. XI-2/5)。就二〇〇四年七月一日之前所建造之船舶而言，應依據下列規定期限建立設置「船舶安全警戒系統」：(a) 客輪，包括高速載客船隻，應在二〇〇四年七月一日之後所進行第一次無線電裝設調查之前；(b) 總噸位500噸，以及500噸以上之油輪、化學船、瓦斯輪、散裝貨輪，以及高速貨船，應在二〇〇四年七



月一日之後所進行之第一次無線電裝設調查之前；  
(c) 其他總噸位為500噸或500噸以上之船舶，以及浮動沿岸鑽探船體設施 (mobile offshore drilling units, MODU) 應在二〇〇六年七月一日之後所進行之第一次無線電裝設調查之前；

(七) 有關遵守Chapter XI-2 事宜，船舶應接受港口國之控管 (port state control) (Reg. XI-2/6)。港口國控管檢查之權力僅限於查驗證實即將入港或已在港內之船舶是否在船上備有依據 ISPS Code 第一部份 (Part A) 所發給之有效「國際船舶安全證明」(International Ship Security Certificate, ISS Certificate)。當該船舶無法提出有效ISS Certificate，或有明確理由認定該船並未遵守Chapter XI-2之規定，或未遵守ISPS Code第一部份之規定時，港口國可對該船舶採取管制措施。此種管制措施包括：(a) 檢查該船；(b) 延滯該船；(c) 留置該船；(d) 操作之限制，包括港區內行動之限制；或(e) 將該船驅逐出港；

(八) 港口國可要求欲進入其港口之船舶在入港之前提供訊息，確保遵守Chapter XI-2相關規定，俾以避免對該船行使管制措施之必要。此訊息內容包括：(a) 該船備有有效之ISS Certificate，並註明發證當局；(b) 該船之安全層級；(c) 該船過去十次所停靠港口時，該船操作時所採用之安全層級；(d) 在過去靠港時所採行之任何特別或附加安全措施；(e) 在過去靠港時，所進行船際間活動時，所採行之適當船舶安全程序；(f) 其他與安全相關之實際訊息（但船舶安全計畫細節訊息可不提供）；倘港口國提出要求，該船或該船營運船公司必須依港口國所能接受之方式對前述訊息做出確認；

(九) 船長對該船及船上人員之安全享有最高決策與採行措施權限和責任。

至於ISPS Code第一部份，就遵守Chapter XI-2而言，是屬於強制性的規定。ISPS Code 的相

關條款與規定敘述如下：

(一) 船舶在船上必須備有船旗國基於該船之安全評估所核可之船舶安全計畫 (ship security plan)；

(二) 負責該船營運之公司應在船上指派一名該公司的安全官 (Company Security Officer, CSO)。但此被指派之公司安全官可依該公司擁有營運船舶的船數或船舶類別擔任一艘或多艘船隻的公司安全官。此情形下，船公司應明確說明此公司安全官是負責哪些船舶有關Chapter XI-2與ISPS Code之相關安全事宜；

(三) 每一艘船必須有一名被指派的船舶安全官 (a designated Ship Security Officer, SSO)；

(四) 船舶之公司安全官、船舶安全官、以及擔負特別安全官勤務與責任之適當岸邊與其他相關船上人員必須依據ISPS Code第二部份 (Part B) 之指針接受有關海事安全之訓練；

(五) 相關人員必須在適當期限間隔，依據所擬訂之船舶安全計畫進行船舶安全之演練。公司安全官及適當的岸邊安檢人員必須參與上述船舶安全計畫演練以確保安全人員與船舶彼此就船舶安全計畫之有效性能進行充分協調；

(六) 經確認遵守Chapter XI-2及ISPS Code相關規定之船舶，可獲頒發ISS Certificate。此證明文件有效期限不得超過五年。在ISS Certificate五年有效期間內，此船舶必須接受中期的驗證，ISS Certificate將記載此驗證之完成。

船舶應依據港口國或船旗國所設定之安全層級去操作，並執行ISPS Code所規定之活動，俾以識別及採行因應安全以外事件之防範措施。Chapter XI-2對「安全意外事件」(security incidents) 所下之定義為：「任何足以威脅到船舶，包括浮動式沿岸鑽探的船體單位 (unit) 及高速船隻或港口



設施或任何船舶與港口之交介面，或任何船際間活動安全之可疑行為或狀況。」("any suspicious act or circumstances threatening the security of the ship, including a mobile offshore drilling unit and a high speed craft, or of a port facility or of any ship/port interface or any ship to ship activity")

Chapter XI-2所指之港口國必須依據港口設施安全評估，研擬並備有一份港口設施安全計畫。此港口設施也應指派「港口設施安全官」(port facility security officers)，此些安全官與其他適當的港口設施安檢人員必須定期接受ISPS Code第二部分進行有關海事安全之訓練。他們也必須進行有關港口設施安全計畫之演練。

除以上修訂過或新增之規定外，「海事安全外交會議」通過的十一個決議案主要內容如下：

第一個會議決議案主要與SOLAS 74之修訂案相關。此決議規定，除非在該日之前有三分之一以上SOLAS74締約國政府，或有商船隊噸位總數不低於全球商船總噸位的50%的締約國政府反對上述對SOLAS 74所作之修正，上述所敘述SOLAS 74之修訂將於二〇〇四年元月一日被視為已接受。一旦此些修訂被接受，SOLAS 74新的修訂規定將於二〇〇四年七月一日正式生效。

會議決議案第二號通過ISPS Code，並請SOLAS74締約國政府注意到ISPS Code在SOLAS 74新的Chapter XI-2生效該日（亦即二〇〇四年七月一日）同時生效。

會議決議案第三號邀請IMO儘速研擬海事安全之訓練指針（舉如供船舶安全官、船公司安全官，以及港口設施安全官使用之標準訓練課程）；船舶安全警戒系統之執行績效標準；行駛遠距離船舶識別與追蹤系統之執行績效標準與指針；船舶管控指針等。

會議決議案第四號建議IMO的海事安全委員會

或IMO締約國政府在未來針對SOLAS Chapter XI-2再做修訂，俾以強化海事安全。

會議決議案第五號要求SOLAS締約國政府與IMO合作，提供技術援助給有困難執行新修訂規定的國家，並藉由IMO的「整合技術合作計畫」(Integrated Technical Cooperation Programme)協助其他國家遵守執行所通過與海事安全相關之新修訂規定。

會議決議案第六號呼籲締約國政府儘早通過國內立法與行政措施去執行新的SOLAS修訂規定。

會議決議案第七號要求締約國政府採用適當措施以強化SOLAS 74 Chapter XI-2 所未規範之船舶與港口設施之安全，並在船舶入港、下錨前提供相關資訊給未受Chapter XI-2規範之船公司安全官與船舶安全官兩者間之聯絡單位，以及負責港口設施安全之港檢單位。

會議決議案第八號與第九號主要是強化IMO與世界勞工組織(International Labor Organization, ILO)與世界海關組織(World Customs Organization, WCO)彼此間之合作。

會議決議案第十號要求締約國政府儘早執行對行駛遠距離之船舶的辨識與追蹤系統。

會議決議案第十二號要求締約國政府在執行SOLAS Chapter XI-2，以及ISPS Code之同時應顧及船員之保護及上岸休假之安全事宜。

最後，有關IMO所通過之海事安全新規定之全部詳細內容，請參閱→

IMO Documents, SOLAS/CONF.5/34, 17 December 2002, 以及 "IMO adopts comprehensive maritime security measures," IMO Newsroom at <http://www.imo.org/Newsroom/>

(作者任職於中央研究院歐美研究所研究員)