



指导性文件  
GUIDANCE NOTES  
GD 06-2004

中国船级社

# 船舶保安评估实施指南

## IMPLEMENTATION GUIDELINES FOR SHIP SECURITY ASSESSMENT

2004

根据《国际船舶和港口保安规则》(ISPS 规则)

In accordance with International Ship & Port Security Code (ISPS Code)

人民交通出版社



指导性文件  
GUIDANCE NOTES  
GD 06-2004

中 国 船 级 社

# 船舶保安评估实施指南

IMPLEMENTATION GUIDELINES FOR  
SHIP SECURITY ASSESSMENT

2004

根据《国际船舶和港口保安规则》(ISPS 规则)

In accordance with International Ship & Port Security Code (ISPS Code)

北 京  
**Beijing**

# 船舶保安评估实施指南

## 0. 引言

### 0.1 总则

船舶保安是指当指定的船舶及其船上人员、货物、设备和操作得到保护以防止非法行为和恐怖主义的危害并防止损失时所达到的状况。强制实施 ISPS 规则，建立、实施、保持和持续改进船舶保安管理体系的目的是使公司和船舶能够控制海上保安风险并改进其绩效。

每艘营运中的国际航行船舶均面临着海上保安威胁的风险，其风险程度随着船舶所处的营运环境的改变而变化，一个有效的船舶保安管理体系应具备适应应对保安威胁变化的能力。

通常，基于风险评价的决策是实施船舶保安评估和建立其适当保安措施的一种有效途径。ISPS 规则鼓励在船舶保安管理中采用风险评价的方法。船舶保安评估是船舶保安计划制定和更新过程的基本组成部分，应至少包括以下要素：

- .1 确定现有保安措施、程序和操作；
- .2 确定并评价应予重点保护的船上关键操作；
- .3 确定船上关键操作可能受到的威胁及其发生的可能性，以确定并按优先顺序排定保安措施；和
- .4 确定基础设施、方针和程序中的弱点，包括人为因素。

认识到确保船舶营运的安全是公司基本责任和义务。取得保安目标很大程度上取决于人为因素。海上警戒性、预防和响应效果仅取决于船员有关保安的技能、知识、经验和态度。保安评估的有效实施有利于促进船舶保安实践不断改进，并促进良好的保安文化的持续提升。

### 0.2 基于风险评价决策方法

为使公司和船舶得到可接受的保安风险水平，必须能经常识别到船舶所面临的潜在海上保安威胁，并系统和科学地分析船舶及其人员、货物、设备、技术系统和操作的保安破坏的可能性及其产生后果严重性，以及确定针对不可接受的风险的减轻措施的过程，称之为“基于风险评价决策方法”。

### 0.3 风险及风险管理

风险可以通过一给定保安破坏的概率和后果的乘积表达：

$$R = P \times C \quad (1)$$

式中： $R$  —— 一个给定保安破坏的风险值。

$P$  —— 一个给定保安破坏的发生概率。保安破坏的概率可以进一步定义为威胁 ( $T$ ) 和薄弱点 ( $V$ ) 的乘积，即

$$P = T \times V \quad (2)$$

$C$  —— 一个成功的保安事件所产生可能后果的总和。后果可以生命, 经济, 象征价值、环境影响等为基础。

根据风险管理原则，通常认为风险总是存在而不能完全被消除，但风险可以通过调整减少后果程度 ( $C$ )，防止威胁发生 ( $T$ ) 或减少薄弱点 ( $V$ ) 的措施予以减轻。通常，减少薄弱点比减少后果或威胁更为容易控制。风险管理的最终目标就是获得一个适当的低风险水平。海上保安的目标是确保当威胁 ( $T$ ) 等级增加时，通过采取措施减少后果 ( $C$ ) 或减少薄弱点 ( $V$ ) 以抵消威胁的增加。如一艘停靠在一个港口设施的船舶可以在受到炸弹威胁 ( $T$ ) 之后采取增加保安检查 ( $V$ ) 的措施。又如，船舶在保安人员不足期间 ( $V$ )，要求停止货物操作、控制外部人员登船，或移动船舶远离易受攻击的位置 ( $C$ )。

## 1 目的和范围

1.1 本指南所提供的船舶保安评估程序和原理方法适用于按《国际船舶和港口设施保安规则》有关船舶保安评估的实施，也适用于寻求良好保安管理实践的任何船舶和水上设施。

1.2 本指南旨在为公司和任何实施船舶保安评估的人员提供一套合理、可行和系统的保安评估方法，以指导建立、实施和保持船舶保安体系的公司和 / 或船舶：

- (1) 制定执行保安评估的程序；
- (2) 执行保安评估所需的资料 and 人员准备；
- (3) 识别文件需求。

## 2 定义

(1) “船舶保安计划” (SSP) 系指为确保在船上执行旨在保护船上人员、货物或船舶免受保安事件危险的措施而制订的计划。

(2) 船舶保安员 (SSO) 系指由公司任命的在船上负责船舶保安并对船长负责的人，其责任包括实施和保管船舶保安计划以及与公司保安员和港口设施保安员进行联络。

(3) 公司保安员 (CSO) 系指由公司任命负责确保船舶保安评估得以开展，船舶保安计划得以制订、提交批准、而后得以实施和保管，并与港口设施保安员和船舶保安员进行联络的人。

(4) 保安威胁系指根据威胁情景和发生可能性经过船舶保安评估加以确定的对船舶、人员或港口设施形成潜在威胁的状况。

(5) 非法行为系指针对船舶、海上井架、人员、货物以及港口设施保安所实施的犯罪行为。

(6) 破坏保安状况——系指由于非法行为对船舶、财产、设施以及人员造成的后果。

(7) 保安事件系指威胁船舶（包括海上移动式钻井平台）、船员、乘客、船上备品和货物的保安，或港口设施保安的任何蓄意的可疑行为。

(8) “保安等级”系指企图造成或将会发生保安事件的风险级别划分。

- 保安等级 1，正常：船舶和港口设施正常工作时的等级；
- 保安等级 2，加强：在保安事件发生风险性升高的整个阶段内实施的等级；和
- 保安等级 3，特殊：在一段时间内保安事件可能或即将发生时实施的等级。

(9) 关键操作系特指那些因任何人为的过失或疏忽均可能导致人员非法登轮、非法进入限制区域、威胁船舶及人员安全、非法行动等严重后果的所有操作活动。

(10) 限制区域系指船上那些一旦有具有非法攻击行动目的人员进入即可能对船舶、人员、等造成严重威胁的敏感区域（包括进入这些区域的通道），包括如果损坏或非法窥视，可能对船舶、船上人员、操作构成危险的任何区域。

(11) 船舶通道系指外部人员能够合法或非法登轮的可能的通道。

(12) 船 / 港界面活动系指当船舶受到涉及船舶与港口之间人员、物品移动或港口服务提供等行为直接和密切影响时所发生的互交活动。

(13) 船对船活动系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无关的活动。

(14) 船舶保安评估系指辨识可能导致船舶保安破坏的船舶实地结构、人员保护系统、程序、或其他区域的薄弱点，并提出旨在消除或减轻这些薄弱点的措施的过程。

(15) 保安威胁辨识系指识别海上保安威胁的存在并确定其特性的过程。

注：特性可包括实施保安破坏、制造保安事件的行为模式、逃避保安措施的方法、攻击目标等。

(16) 风险系指某一特定危险情况发生的可能性和后果的组合。

(17) 风险评价系指评估风险大小以及确定风险是否可容许的全过程。

(18) 保安系指免除了不可接受的危害风险的状态。

(19) 可容许风险 (Tolerable risk) -- 根据 ISPS 规则目标和海上安全方针, 已降至公司可接受程度的风险。

(20) 绩效基于安全方针和目标, 与公司海上安全和保安风险控制有关的, 船舶保安管理体系的可测量结果。

(21) 约束条件系指与船舶保安有关的贸易航线区域、港口设施、船舶结构特点、货物、人员包括船员和乘客特点的设置。

(22) 实地保安系指保安管理的一部分, 旨在为阻挠侵入保安防御的企图而布置的有关物理性障碍。

### 3 参考文件

本指南编制参考如下文件编制:

- 1974 年《国际海上人命安全公约》2002 年 12 月海上保安外交大会通过的修正案;
- 《国际船舶和港口设施保安规则》PART A 和 B
- USCG NVIC10-02 (船舶保安指南)

### 4 职 责

#### 4.1 公司的职责

(1) 公司应任命一名公司保安员 (CSO)。CSO 的人数取决于公司的船队规模和 / 或船型。不管如何, 被任命为 CSO 的一名或数名的人员, 必须在规定其所负责的具体船舶, 并在船舶保安计划 (SSP) 中指明 CSO 及其 24 小时的联系方式。

(2) 为每一艘船舶任命一名船舶保安员 (SSO)。所任命的 SSO 应能确保其履行 ISPS 规则所规定的职责和任务。建议任命大副以上的职务船员担任 SSO。

(3) 公司应确保为公司保安员、船长和船舶保安员按照第 XI-2 章和 ISPS 规则的 A 部分履行其职责和责任提供必要的支持。公司的管理支持可包括资金、适任人员、充分的培训、信息和资料、技术方法和设备提供。

#### 4.2 公司保安员 (CSO)

公司保安员应负责确保对公司船队的每一艘船舶进行船舶保安评估, 并符合 SOLAS 第 XI-2 章和 ISPS 规则 A 部分的要求, 并考虑 ISPS 规则 B 部分的指南。

公司保安员的有关 SSA 的职责和责任还应包括, 但不限于以下内容:

- (1) 利用适当的保安评估和其他相关信息, 就船舶可能遇到威胁的等级提出建议;

- (2) 确保船舶保安评估得以开展；
- (3) 确保船舶保安计划得以制订、提交批准以及而后得以实施和保管；
- (4) 确保对船舶保安计划进行适当修改，以纠正缺陷并符合各船的保安要求；
- (5) 加强保安意识和警惕性；
- (6) 确保负责船舶保安的人员受到合适的培训；
- (7) 确保船舶保安员和有关港口设施保安员之间的有效沟通与合作；
- (8) 确保保安要求和安全要求的一致性；
- (9) 若采用了姊妹船或船队的保安计划，确保每条船的计划均准确反映该船具体信息；和
- (10) 确保为某一特定船舶或某一组船舶批准的任何替代或等效安排得以实施和保持。

#### 4.3 船舶保安员（SSO）

船舶保安员的在 SSA 方面的职责和责任还应包括，但不限于以下内容：

- (1) 定期对船舶进行保安检查，确保适当的保安措施得以保持，并在必要时，建议 CSO 发起重新 SSA.
- (2) 保持和监督船舶保安计划（包括对该计划的任何修正）的实施；
- (3) 对船舶保安计划提出修改建议；
- (4) 加强船上保安意识和警惕性；
- (5) 确保已为船上人员提供合适的培训；
- (6) 与公司保安员和相关港口设施保安员协调实施船舶保安计划；和
- (7) 确保正确操作、测试、校准和保养保安设备（如有）。
- (8) 协助 CSO 在船舶保安评估过程中进行现场保安检验。

## 5 船舶保安评估 (SSA) 方法

### 5.1 总则

5.1.1 为制定船舶保安计划，应开展初次全面的船舶保安评估以评价防止非法行为的保安措施和程序的有效性并确定船舶针对非法行为的脆弱性。

5.1.2 船舶保安评估结果应用于决定应对船上考虑当地状况的保安威胁需要的保安措施。

5.1.3 保安水平可以因船舶及其时间变化而变化。为确保船岸资源最好利用，保安员之间的联系是重要的。

5.1.4 船舶保安评估应确定：

- a) 需要保护目标；
- b) 已经实施的保安措施；
- c) 要求的附加保安措施和程序。

5.1.5 船舶保安评估应定期评审并在必要时更新船舶保安计划。

5.1.6 对每艘船舶的保安评估应包括如下两个阶段：

(1) 第1阶段是初步评价，确定船舶在拟定的营运特点下的保安威胁，分析船舶现有保安能力下应对潜在保安威胁的风险程度。

(2) 第2阶段是最终评价，通过现场保安检验，识别船舶防止保安事件、保安破坏的脆弱性，确定可接受风险，并对不可接受风险，确定减轻脆弱性的风险控制措施。

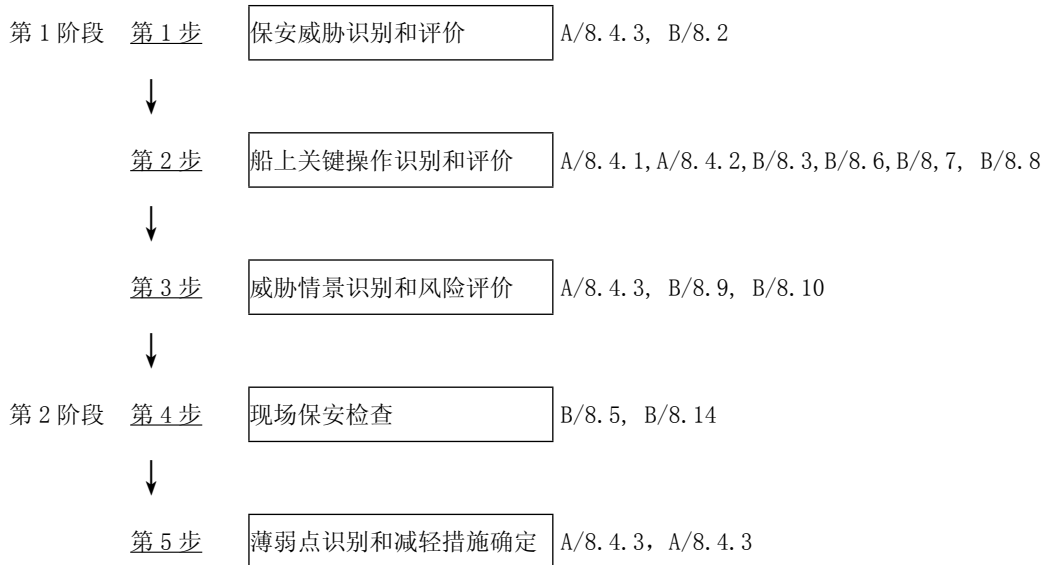
注：一艘船舶的保安评估可以通过两种途径进行：

- a. 单船 --- 针对单船编制包括要求的船舶现场保安检验的保安评估。
- b. 通用 --- 公司可以覆盖其船队一部分或整个船队的保安风险的评估进行通用船舶的保安评估，提供每艘船舶实施的“现场保安检验”，船舶保安评估反映所有有关的“船舶特点”方面。

5.1.7 任何一次船舶保安评价结果仅适用于特定的船舶营运环境，包括船舶结构状况、航行区域、承载货物。当船舶营运环境发生实质性变化，对船舶保安评估结果宜予以评审，必要时，进行保安评估。

5.1.8 船舶保安评估步骤和过程

ISPS



5.1.9 船舶保安评估应考虑方面

针对所识别的保安威胁，评价船舶在各保安等级下的保安能力，应涉及如下方面：

- (1) 物理保安；
- (2) 结构完整性；
- (3) 人员保护系统；
- (4) 程序性政策；
- (5) 无线电和无线电通讯系统，包括计算机系统和网络，以及；
- (6) 限制区域。

5.1.10 船舶保安评估人员应具备风险评价知识和技能，并具有如下方面的专业知识的支持

- (1) 当前保安威胁和模式知识；
- (2) 认识和发现武器、危险物质和装置；
- (3) 无歧视地认识可能危害保安的人员特征和行为模式；
- (4) 用于规避保安措施的技巧；

- (5) 制造保安事件的方法；
- (6) 爆炸物对船舶结构和设备的影响；
- (7) 船舶保安；
- (8) 船 / 港界面的业务实践；
- (9) 应急策划、应变部署和响应；
- (10) 物理保安；
- (11) 无线电和无线电通讯系统，包括计算机系统和网络；
- (12) 海洋工程；
- (13) 船舶和港口运作。

注：专业支持可以通过具备这些知识的人员或一个小组来实现。

## 5.2 保安威胁识别和评价

5.2.1 保安威胁评估的目的是对所评价的船舶在其约束条件范围内遭受非法行为袭击的可能性，对众多的潜在威胁按其威胁程度进行排序，以便主要保安威胁进一步分析和提出相应的控制方案。

5.2.2 可以通过对海事界普遍认同的典型保安事件和其他保安情报资料的分析，就船舶的如下方面因素识别和评价威胁，表 1 举例说明了这些因素之间的相关性：

- (1) 船舶悬挂的主管机关国旗；
- (2) 所属公司性质；
- (3) 所承载货物经济性和危险性
- (4) 船员、旅客的组成和国籍 \ 民族；
- (5) 船舶航行区域 \ 停靠港口特点。

表 1

船舶特点	相关性（大、中、小、无）						
	船旗	公司	货物	船员	旅客	航区 <sup>2</sup>	港口 <sup>3</sup>
保安事件							
恐怖事件 <sup>1</sup>	大	大	大	大	大	大	大
抢劫 / 劫持 <sup>4</sup>	小	小	大	中	大	大	大
海盗	小	中	大	小	无	大	无
偷窃	小	小	大	小	无	小	大
偷渡	小	小	中	中	中	大	大
运送大规模杀伤性武器	大	大	大	无	无	大	大
运送犯罪人员和设备	大	大	中	中	中	大	大
走私	小	大	大	大	中	大	大

注 1：恐怖事件包括船舶爆炸、纵火、恶意破坏公众财产、损坏货物、劫持、扣押人质等。

注 2：航区因素可包括与海上保安有关的航区包括恐怖主义地区、冲突地区、海盗地区、走私地区、标志性建筑等。

注 3：港口因素可包括高国际影响的城市的港口、靠近人口密集地区、保安状况差，缺乏保护，重大经济和政治事件等。

注 4：劫持也可能包括恐怖事件。

5.2.3 基于表 1 的分析，在识别船舶保安威胁时，为有效进行保安威胁评价，在 SSA 之前，公司保安员应确保获得如下方面的信息：

- (1) 船舶资料，包括船东、公司、租船人、货物贸易合作方、船员代理、航行区域和港口；
- (2) 船舶所涉及航线和港口保安状况；
- (3) 缔约国政府特定的保安方面的指导。

5.2.4 上述信息的来源可以：

- (1) 港口国和船旗国主管机关；
- (2) 认可的保安组织；
- (3) 港口当局；
- (4) 代理；
- (5) 出版物，如 IMO 资料；

- 6) 海事组织和协会；
- 7) 有关网站数据；
- 8) 以往的保安事故；
- 9) 船长的信息；
- 10) 公司管理系统。

5.2.4 特别应关注船舶所服务的航区、港口的保安威胁情报的收集，以便充分地识别保安威胁的主要类型和航线的风险程度。本指南附件 1 提供了全球各航区的保安威胁的历史资料。

5.2.5 根据船舶业务特点，特别考虑承载货物的因素，确定船舶在其拟定的航行区域内在各航线、港口设施内潜在的保安威胁类型，并可结合航区的风险程度，确定船舶在各航区和港口时的威胁程度，为船舶决策适当的保安措施提供依据。表 2 提供了各类船舶，需要考虑的威胁因素，以及潜在的保安事件类型。

表 2

船舶类型	需考虑的威胁因素	潜在保安事件
客船，邮轮	高价值、船旗、船东、停靠的国家 / 港口、高收入乘客人群等因素	恐怖事件、抢劫、海盗
油船 /LPG/ 化学品船	敏感货物、潜在环境影响、灾害后果等因素	恐怖事件、偷盗、海盗
客滚船	对汽车炸弹的脆弱性，导致损坏、沉船和火灾和人员损害	恐怖事件，
集装箱船	隐藏运送特殊货物，如危险品，核材料等大 规模杀伤性武器等因素	海盗、偷盗、运送大规模 杀伤性武器，偷渡、走私
散货船		海盗、偷盗、运送大规模 杀伤性武器
其他船舶		劫持，海盗、偷盗

5.2.6 本指南第 6 节船舶保安评估报告 FORM: SSAWF-03 表提供了船舶保安威胁评价和识别的工作表。

### 5.3 船上关键操作识别和评价

5.3.1 船上关键操作评估的目的是确定可能成为攻击目标而需要重点保护的船舶关键操作、设备、系统、区域，确定其重要程度，为评估船舶保安要求、确定保护措施的先次序提供信息。

5.3.2 影响船舶保安的关键操作可包括下表 3 所列：

表 3

船舶关键操作	潜在保安威胁因素	保安活动
船员雇佣登船	恐怖分子伪装船员，隐蔽地制造非法行为	船员聘用
船员登离船	被利用，隐蔽地从事间谍、颠覆、活动	通道控制
乘客登离船和船内活动	犯罪分子以旅客身份登轮，并携带武器、爆炸装置或危险物质，或直接从事非法行 动。	船港配合 通道控制 限制区域控制
港口设施人员登离船和船内活动	犯罪分子以旅客身份登轮，并携带武器、 爆炸装置或危险物质，或直接从事非法行 动。偷渡、潜藏犯罪分子	
有正常业务的外部人员登船和船内活动		
无正常业务的外部人员登船和船内活动		
货物装卸	装运违禁物品、爆炸装置和危险物质、武 器包括运送大规模杀伤性武器	货物装卸和监督
船舶狭水道航行	因船舶航行速度慢、离岸近的条件，非法 分子易登轮或直接攻击，包括设置水上障 碍。	船舶航行 航行值班和了望
船舶能见度不良航行	因船舶视线限制，船速慢，非法分子易登 轮或直接攻击	
船舶在港靠泊	因船员数量、疲劳、责任性、警惕性因素， 潮汐变化等，非法分子自由出入船舶，实 施非法行为。	停泊值班
船舶锚泊		锚泊值班
船舶补给品交付	船舶补给品中捏藏爆炸装置、危险物质、 毒品	补给品供船
船舶修理	伪装正当的修理人员暗中破坏船舶系统	通道控制 工作监督

5.3.3 对船上关键操作的重要性评价可考虑如下因素：

- (1) 对船舶安全操作的功能和作用；
- (2) 对未经许可人员和武器、爆炸装置或危险物质的易接近性；
- (3) 环境和经济的影响程度；
- (4) 船舶操作的安全性；

(5) 船舶功能的恢复程度

5.3.4 评价船舶关键操作应获得和记录如下信息

(1) 进入船舶的通道，包括标准人员出入船舶和船上限制区域的通道和非正常的人员可进入通道。以及这些通道的实际功能。

(2) 限制区域是涉及船舶的操作、控制和安全的重要场所。应通过评估予以全面识别，并在船舶总布置图中标识其在船上的位置。限制区域可包括：

- a) 驾驶台
- b) 机器控制室
- c) 无线电 / 通信室
- d) A 类机器处所和控制站
- e) 通风机及其控制室
- f) 饮用水、泵、总管处所
- g) 保安、监视设备和系统及其控制处所
- h) 危险物质和货物、非随身行李存放处所
- i) 货泵及其控制处所
- j) 船员和人员舱室
- k) 安全和应急设施存放处所
- l) 电力控制 / 设备室
- n) 照明控制室
- m) 舵机室
- o) 货物处所
- p) 甲板货储存区域
- q) 船舶备件和重要维修设备的贮存场所
- r) 船舶操作的紧急和备用设备场所
- s) 紧急出口和疏散路线以及集合站

(3) 易受攻击区域，但需要适当控制的场所，可包括：

- a) 甲板储藏室
- b) 货物机械储藏室
- c) 氧气和乙炔气瓶储存场所

注：进入船舶通道、限制和非限制区域不同船舶均有变化。

5.3.5 本指南附录 2 列出了通用的船舶关键操作，为船舶的关键操作识别和评价提供了工作表。

5.3.6 船舶关键操作的识别和评价的充分性，为识别和评价现有船舶保安措施、程序的有效性和充分性提供依据。

#### 5.4 识别现有船舶保安措施、程序

5.4.1 识别现有船舶保安措施、程序的目的是确定船舶在三个保安等级下进行保安操作的船舶保安能力，以便识别确定船舶应对其潜在的保安威胁的风险程度，确定不可接受风险的薄弱点。

5.4.2 现有船舶保安措施和程序，可包括如下方面：

- (1) 检查和控制程序；
- (2) 身份识别系统；
- (3) 监控和监视设备；
- (4) 人员身份文件；
- (5) 通信系统；
- (6) 报警系统；
- (7) 照明系统；
- (8) 通道控制系统。

5.4.3 调查上述保安措施和程序的信息，并研究其在常规和紧急情况下的应用有效性，以确定采取良好保安的指导原则，包括如下方面：

- (1) 限制区域；
- (2) 对船舶人员、乘客、来访者、卖主、修理人员、港口设施人员的监控程度；
- (3) 保安巡逻的区域、范围和频次；
- (4) 通道控制系统，包括识别系统；
- (5) 保安通信系统和程序；
- (6) 门锁、栅栏和照明系统；
- (7) 保安监视设备和系统；
- (8) 火灾、炸弹威胁、船舶或人员劫持等其他紧急状态的应急程序。

5.4.4 可按本指南第6节船舶保安评估报告 FORM: SSAWF-02 工作表，确定每一个识别的船舶关键操作所采取的保安措施，并通过评价标识适当的关键词，以识别现有措施的性质。

5.4.5 对所识别的船舶操作、系统、区域、和人员评价其保安措施局限性 / 不足之处。

## 5.5 威胁情景识别和风险评价

### 5.5.1 威胁情景识别

(1) 威胁情景是指船舶面临的潜在保安威胁，可能遭受具体攻击的手段和途径。威胁情景应是保安威胁与船舶具体目标的组合。

(2) 下表 4 提供对船舶的威胁事态两种主要类型和表现形式：

表 4

攻击类型	保安事件	形式	途径
水线以上	爆炸	自杀性攻击 隐秘登轮	<ul style="list-style-type: none"> <li>身体炸弹（工人、访问者登轮）</li> <li>车辆（码头）</li> <li>小型飞机（锚地或航行中）</li> </ul>
	故意破坏	货物或供给品中藏匿（武器、炸弹）	<ul style="list-style-type: none"> <li>船员或港口工人</li> <li>非正式通道（船边、锚链、缆绳）</li> <li>随货物或供给品，如同偷渡者</li> </ul>
	海盗	无障碍登船	水上登船（小艇）
	走私		码头登船（车辆）
水线以下	故意破坏	<ul style="list-style-type: none"> <li>水下目标，如舵、螺旋桨等导致船舶沉没或不能移动</li> <li>破坏船体</li> </ul>	潜水员
	水下爆炸		迷你潜水器

(3) 下表 5 提供了典型船舶保安威胁情景

表 5

典型威胁情景	适用范围	
1 闯入和 / 或控制船舶以及 ...	1 使用爆炸物破坏 / 摧毁船只	闯入者放置爆炸物
	2 通过蓄意的操作 / 行动破坏 / 摧毁船只	闯入者控制船舶使其搁浅或撞向其他目标 闯入者打开阀门释放危险材料破坏船舶（例如船上纵火 / 爆炸）
	3 制造污染或释放有毒物质但不摧毁目标	闯入者打开阀门 / 通气口释放有毒物质 闯入者破坏连锁装置制造破坏 / 毁坏
	4 劫持人质 / 杀死人员	闯入者的目的就是杀人
	5 破坏船舶主要功能（例如推进装置、操舵和动力）	闯入者破坏船上关键设备使其容易受环境或搁浅的影响
2 通过...进行外部攻击	1 把爆炸物移近船舶 • 从水路；• 从岸上；• 水下	汽车 / 火车炸弹 潜水 / 游泳者放置爆炸物
	2 撞击船舶 • 采用船只和 / 或采用岸上工具	蓄意撞击以破坏 / 摧毁目标
	3 从远处向船舶发射或射击	使用步枪、火箭弹，导弹等
3 使用船舶运输 ...	1 运输用作武器的材料进 / 出国	
	2 运送人员进 / 出国	

(4) 船舶保安威胁情景识别过程存在不确定因素，不必刻求非常详细，只要考虑船员、货物、贸易区域、港口等因素的船舶特点。可以采用头脑风暴法。

(5) 如果经 3.2 保安威胁识别和评价的步骤，没有针对船舶的特别威胁，则可以使用按 ISPS 规则 B/8.9 提及的可能的保安威胁情景的标准清单，如果有特别保安威胁时，则可对该标准清单进行特别细化。本指南第 6 节船舶保安评估报告 FORM: SSAWF-03 提供了工作表，包含了 ISPS 规则 B8.9 条所涉及的船舶保安威胁情景。

(6) 当评价对船舶的可能保安威胁情景时，应充分考虑 3.2-3.4 所识别和评价的信息，包括：

- a) 保安威胁
- b) 船舶保安需优先考虑关键操作；
- c) 现有保安措施和程序。

#### 5.5.2 风险评价

(1) 风险评估的目的是确定船舶保安威胁风险的水平，并识别和评估影响风险水平的因素，以便能够采取保安措施的策划重点集中在高风险和影响风险水平的主要因素。同时，识别船舶内活动、操作、区域、设备、系统 基础设施及其保安体系中易受保安攻击的薄弱环节和保安破坏 / 事件后果之间的关系，以便制定减少风险的保安措施。

(2) 对 3.5.1 所识别的每一个船舶保安威胁情景通过其攻击成功的可能性及其所造成的可能后果严重性确定风险水平。该风险水平体系了船舶保安能力中应对保安威胁的脆弱性程度。

(3) 对保安威胁情景的后果评价可基于人员伤亡、经济损失和环境影响等 3 个因素予以考虑，并进行分级记分。如 后果严重性为灾难性、重大和中等，分别记分为 3，2，1。

(4) 对保安威胁情景的攻击的成功的可能性可基于船舶保安能力中易接近性和组织保安两个因素予以考虑，并可能性可以可能”、不可能” 分别记分。本指南附件 2 船舶保安措施类型及维护要求，可用于易接近性和组织保安因素的分析和判定。

(5) 可应用本指南第 6 节船舶保安评估报告 FORM: SSAWF-03 工作表来评价船舶保安威胁情景的风险评估。确定表证每一个保安威胁情景船舶风险水平的脆弱性积分。对可以设定需要采取减轻措施的不可接受风险的脆弱性积分。

对不可接受风险的每一个保安威胁情景确定主要的薄弱环节，并指出需要采取保安措施的船上操作、区域和活动，包括：

- a) 通道控制；
- b) 限制区域；
- c) 货物操作；

- b) 船舶补给品交付
- d) 非随身行李的处理
- e) 保安监视

## 5.6 现场保安检验

5.6.1 现场保安检验是船舶保安评估的组成部分，其目的是确保船舶保安计划反映船舶特点。

5.6.2 现场保安检验应基于完成上述 3.2-3.3 所述的信息并完成 3.5 所述的保安威胁的风险评价基础上进行，并根据所收集的信息制定现场检查清单，以确保现场保安检验的有效性和充分性。

5.6.3 在现场保安检验过程中，应确认第一阶段中收集信息的准确性，并最终确定适合 ISPS 规则所规定的三个保安等级的详细保安措施。

5.6.4 现场保安检验过程应检查和评估现有的保安措施、程序和操作，包括紧急和常规操作状态，包括：

- (1) 现有船上人员的职责和任务，增加保安任务，对船舶安全操作的影响。
- (2) 现有的保安通信程序和措施，以及在受到保安威胁时，保持连续通信的必要措施。
- (3) 评估保安状况的程序，和保持保安监控设备和系统持续有效程序（包括识别和响应保安设备或系统失效或故障的程序）
- (4) 保护敏感信息的程序和实践；
- (5) 保安设备和系统的维护；
- (6) 危险货物的控制
- (7) 船上人员登轮
- (8) 限制区域
- (9) 货物装卸和船上物料交付
- (10) 处置无人照看行李
- (11) 保安监视方法
- (12) 应急措施包括安全设备、应急撤离路线、应急计划。

5.6.5 现场保安检验应检查和评价用于进入通道控制的方法和程序，包括：

- (1) 人员和随身物品的检查、控制和监视；
- (2) 货物、船舶补给品和行李的检查、控制和监视。

5.6.6 应检查每一个通道，包括露天甲板，评估其被可能从事非法行为人员所利用的可能性，包括以合法身份进入以及企图以未经许可进入的通道。

5.6.7 本指南第6节船舶保安评估报告 FORM: SSAWF-04 提供了船舶现场保安检查清单。通过与船上人员的交谈、核查船舶正在执行的船上操作程序、规定并进行现场实地检查，核实船舶现场保安检查清单上的每一项目，并作出评价和记录。

## 5.7 薄弱点识别和减轻措施

5.7.1 通过现场保安检查识别船舶保安措施的薄弱环节，并分析确定改进措施。

5.7.2 针对船舶保安薄弱环节所制定的改进措施的有效性，应该通过 3.5.2 所述的风险评价所获得的脆弱性程度予以评价。

## 6 船舶保安报告

6.1 船舶保安评估报告的编写和认可

6.1.1 完成船舶保安评估后，公司保安员应组织编写评估报告，其内容应包括：

- (1) 船舶保安评估实施概要；
- (2) 评估所发现的每一个薄弱环节；
- (3) 解决薄弱环节的对应措施。

6.1.2 保安评估报告的内容可参照本指南附录 1〈船舶保安评估报告〉格式

6.1.3 船舶保安评估报告应由公司保安员组织审查并认可。如船舶保安评估不是由公司执行，公司保安员也必须对该报告进行评审和认可。

6.1.4 保安评估报告应予以保密，未经授权不得查阅或泄露。

## 6.2 定期和重新评估

6.2.1 当船舶发生如下方面的变化，公司保安员应组织重新进行保安评估，包括现场保安检验：

(1) 公司航线发生变更；

(2) 船舶管理和操作发生变化，如船员的重大调整，包括数量来源、船舶用途变化等；

(3) 船舶结构、保安设备和系统发生重大变化。

6.2.2 在如下情况，应对船舶保安评估进行定期评审，必要时对评估报告及保安计划进行相应的修改：

(1) 每 12 个月的时间间隔；

(2) 训练和演习结果认为必要时；

(3) 发生重大保安事件并认为需要时；

## 附录 船舶保安评估报告

### 船舶保安评估报告

#### 1 船舶资料

船名		船型	
船旗		工作语言	
船籍港		船员国籍	
登记号		通常航行区域	
呼号		通常挂靠港口	
IMO 编号		船级	
总吨位		船级登记号	

船舶保安评估日期		评估者:
现场保安检验日期		执行者:
现场保安检验地点		

#### CSO 评审和接受

意见:			
CSO 认可日期		CSO 签字	

#### 2 船舶保安评估方法简述

阶段	步骤		ISPS 要求	工作表格
第 1 阶段	第 1 步	保安威胁识别和评价	A/8.4.3, B/8.2	SSAWF-01
	↓			
	第 2 步	船上关键操作识别和评价	A/8.4.1, A/8.4.2, B/8.3, B/8.6, B/8.7, B/8.8	SSAWF-02
	↓			
	第 3 步	威胁情景识别和风险评价	A/8.4.3, B/8.9, B/8.10	SSAWF-03
	↓			
第 2 阶段	第 4 步	现场保安检查	B/8.5, B/8.14	SSAWF-04
	↓			
	第 5 步	薄弱点识别和减轻措施制定	A/8.4.3, A/8.4.3	SSAWF-03

### 船舶潜在保安威胁识别工作表

FORM: SSAWF-01

保安威胁因素	描 述	可能性			评注
		U	P	L	
1	船舶公司、船旗因素				
1.1	船舶所悬挂的国旗是否涉及宗教、意识形态、种族、民族等政治因素	船旗: _____			
1.2	船舶所属公司品牌、形象是否具有招致非法行动的动机? 国家行业代表 <input type="checkbox"/> 政治姿态 <input type="checkbox"/> 涉及武器运作 <input type="checkbox"/> 自然资源运作 <input type="checkbox"/>				
2	船舶及其货物因素				
2.1	船舶是否可以被用破坏或危害或加剧事件后果并导致社会恐慌的一种工具?	船型: _____ 爆炸 <input type="checkbox"/> 火灾 <input type="checkbox"/> 毒气泄漏 <input type="checkbox"/> 核辐射 <input type="checkbox"/> 大量乘客死亡 <input type="checkbox"/>			
2.2	船舶本身是否具有招致非法行动的动机?	运输武器、核材料等特殊货物 <input type="checkbox"/> 运输具有争议的自然资源 <input type="checkbox"/> 运输重要工程设备 <input type="checkbox"/> 其他: _____ <input type="checkbox"/>			
2.3	船舶的运输是否关系到国计民生?	石油运输 <input type="checkbox"/> 工业生产的关键原料 <input type="checkbox"/> 其他: _____ <input type="checkbox"/>			
2.4	针对船舶的非法行为是否危及行业状况?	信誉受损导致市场萎缩 <input type="checkbox"/>			
2.5	船舶、货物或乘客是否存在被劫持的风险? 船舶重要性 <input type="checkbox"/> 贵重货物 <input type="checkbox"/> 重要乘客 <input type="checkbox"/> 其他: _____ <input type="checkbox"/>				
3	船员因素				
3.1	船员是否可能参与或从事与恐怖活动有关的走私行为?	种族原因 <input type="checkbox"/> 其他 <input type="checkbox"/>			
3.2	船员是否可能参与或协助人员偷渡?				
4	航行区域和港口				
4.1	船舶是否在政治不稳定的区域内营运?	竞选 <input type="checkbox"/> 游行 <input type="checkbox"/> 内战 <input type="checkbox"/> 暴乱 <input type="checkbox"/> 其他 <input type="checkbox"/>			
4.2	船舶是否挂靠国际性重大事件的港口?	展览 <input type="checkbox"/> 体育 <input type="checkbox"/> 政治 <input type="checkbox"/> 其他 <input type="checkbox"/>			
4.3	船舶所营运航线上是否有标志性建筑、旅游胜地?	著名建筑 <input type="checkbox"/> 雕塑 <input type="checkbox"/> 桥梁旅游胜地 <input type="checkbox"/> 其他 <input type="checkbox"/>			
4.4	船舶营运航线上是否非法活动发生频繁的区域?	海盗活动 <input type="checkbox"/> 走私活动 <input type="checkbox"/> 偷渡活动 <input type="checkbox"/> 恐怖活动 <input type="checkbox"/>			

- 注: 1 U—Unlikely(可能很小)    P—Probably(可能)    L—likely(很可能)
- 2 表中1公司和船旗因素的分析结果可以用于所评估船舶受到保安威胁攻击的总体可能性。
- 3 表中其他威胁因素的分析结果可用于确定潜在保安威胁事件类型的可能性。
- 4 威胁因素可通过国际有关组织、国家主管当局发布的信息以及本公司经验予以分析。本指南附件1提供了《全球航区保安状况一览表》可供参考。
- 5 威胁评估可使用头脑风暴法。

### 船舶关键操作及其保安措施评估工作表

FORM: SSAWF-02

有关系统、人员、区域的关键操作	位置 (可在总布置图中标识)	重要性		是否有保安措施?		现有措施、程序、操作、薄弱环节及其局限性
		低	高	是	否	
1	人员及其行李登船控制 --- 人员、乘客、来访者					
1.1	梯子					
1.2	舷梯					
1.3	跳板					
1.4	出入口、舷窗、舷门、窗					
1.5	系泊缆绳					
1.6	锚链					
1.7	克令吊和起货装置					
1.8	船舷					
1.9	随身行李上船					
1.10	非随身行李上船 (其他任何通道)					
2	船上限制区域					
2.1	驾驶台					
2.2	机器处所					
2.3	船舶电站					
2.4	操机舱					
2.5	控制室(消防等)					
2.6	无线电/通信室					
2.7	船员和人员舱室					
2.8	货物处所					
2.9	备件和设备贮存室					
2.10	通风和空调系统处所					
2.11	船员生活处所					
2.12	厨房/餐厅					
2.13	船体和压载舱					
2.14	舵和螺旋桨					
2.15	危险品储藏处所					
2.16	航行设备安装处所 等等					
3	货物操作					
3.1	货物入口(舱口、舷窗、管系)					
3.2	货物堆放区域					
3.3	货物操作设备					
4	船舶物料操作 --- 物料、备件、食物、生活必需品等					
4.1	物料交付地点和验收					
4.2	物料存放处所					
4.3	存放处所出入口(门、窗等)					
5	船舶保安监视					
5.1	照明					
5.2	值班					
5.3	保安守卫、甲板值班和巡逻					
5.4	自动侵入探测装置					
5.5	CCTV 等监视系统					
6	安全操作					
6.1	救生设备(艇、筏、衣、圈)					
6.2	报警、信号和标志					
6.3	应急撤离路线					
6.4	消防设备和系统					

# 威胁事态及其风险评估价表

FORM: SSAWF-03

威胁情景	潜在威胁识别		威胁风险评估				减轻脆弱性措施		减轻措施	脆弱性积分	减轻措施效果评价
	相关性	后果严重性	可能性		减轻脆弱性措施	减轻措施					
			高	中			可能	不可			
	是	否	1	2	3	1	2				
1. 损坏或损毁船舶 (爆炸、板火、破坏、蓄意破坏)											
1.1 在船上藏匿爆炸物, 并通过定时器/遥控引爆											
1.2 携带爆炸物上船, 采取自杀性/高风险行动											
1.3 在货物内放置爆炸物, 并通过定时器/遥控引爆											
1.4 在船体上粘附爆炸物, 并通过定时器/遥控引爆											
1.5 通过外部的船舶、鱼雷、水雷等引爆船舶											
1.6 造成燃油/气体泄漏: 机舱/货物舱室											
1.7 船上纵火											
1.8 打开舷窗、货舱舱口 (沉船或倾覆)											
1.9 开启排水孔, 导致沉船或倾覆											
1.10 切断管道 (船舶进水) 改变船舶吃水											
1.11 开启泵系改变船舶吃水											
2. 劫持或扣押船舶/船上人员											
2.1 船员控制船舶											
2.2 偷渡者/外部人员控制船舶, 导致环境灾难											
2.3 闯入者以 (炸弹) 威胁进行劫持											
2.4 劫持船员											
2.5 港口设施或港口国非法扣留船舶/船员											
3. 毁坏货物、船舶关键设施、系统或物料											
3.1 妨碍关键系统, 如推进系统、舵机系统等											

船舶: \_\_\_\_\_ 航线: \_\_\_\_\_ 评价日期: \_\_\_\_\_ 公司保安员 \_\_\_\_\_ 船舶保安员 \_\_\_\_\_

潜在威胁识别		威胁风险评价				减轻脆弱性措施		减轻措施效果评价
威胁情景:	相关性	后果严重性			可能性	脆弱性积分	减轻措施	
	高 2	中等 1	重大 2	灾难 3	可能 1			
3.2 污染燃油								
3.3 损坏船舶系统、航行及装载系统								
3.4 错误的航行数据/指导 (雷达、VTS、引水、海图)								
3.5 污染饮用水或食物								
3.6 船上气体泄漏								
3.7 污染货物								
3.8 损坏救生设备								
3.9 损坏船舶内部结构								
4. 未经许可进入或使用船舶, 包括偷渡者								
4.1 偷渡者藏匿于船上/集装箱中								
4.2 船舶在航或在港时以“港口设施工作人员”或“船员”身份进入船舶								
4.3 船舶在航或在港时以“引水员”、“供应商”、“检验员”或假冒遇难人员身份进入船舶								
4.4 引水进港操作时有未经授权的人员进入船舶								
4.5 在航行中, 有未经授权的人员通过船舶/飞机直升机进入								
4.6 船舶在航时, 有未经授权的人员以海难为由进入船舶 (未经许可使用船舶, 参见第 5 项)								
5. 走私武器或设备, 包括大规模杀伤性武器								
5.1 在货物中藏匿武器								
5.2 在船员行李中藏匿武器								
5.3 在船舶供给中藏匿武器								
6. 利用船舶运送罪犯及其个人装备								
6.1 偷渡者藏匿在船上/货物中								

潜在威胁识别		威胁风险评估			减轻脆弱性措施		减轻措施效果评价
		相关性	后果严重性		脆弱性积分	减轻措施	
			高	中			
威胁情景:		高	中等	重大	可能	不可	
		否	1	2	3	1	2
6.2	在船舶在港或在航时以“港口设施工作人员”或“船员”身份进入船舶						
6.3	在船舶在港或在航时冒充“引水员”、“供应商”或类似人员进入船舶						
7.	利用船舶作为武器或伤害、破坏的工具						
7.1	船员控制船舶						
7.2	偷渡者/外部人员控制船舶						
7.3	妨碍关键系统如推进、舵机等关键位置系统（接近码头等）						
7.4	处于被劫持状态（项目 4）：控制船舶并撞击其它船舶						
7.5	处于被劫持状态（项目 4）：控制船舶并撞击岸上建筑物/码头/化工厂或类似目标						
7.6	处于被劫持状态（项目 4）：控制船舶并撞击近岸设施						
7.7	处于被劫持状态（项目 4）：控制船舶并撞击礁石/导致搁浅						

注：1.脆弱性积分=可能的后果 X 可能性

2.当脆弱性积分 4 分以上，需建立减轻措施。

A：进入通道控制；B：建立限制区域并控制；C：货物操作控制；D：船舶物料交付控制；E：非随身行李处理；F：保安监视

3. 减轻措施效果评价，按 1 确定新的脆弱性积分值，并评价效果。

## 船舶保安检查清单

FORM: SSAWF-04

船舶: \_\_\_\_\_ 船型: \_\_\_\_\_ 航线: \_\_\_\_\_

检查日期: \_\_\_\_\_ 检查人员: \_\_\_\_\_

### 第 1 部分 - 保安管理

序号	保安措施	是	否	观察结果	采取对应措施
<b>1. 公司保安管理和政策</b>					
A	船长, 船舶保安员 (SSO), 和船员是否熟悉公司的保安目标和政策?				
	是否向船舶提供了足够的资源 (包括基于岸上的支持), 以使船舶达到公司保安政策的目标?				
<b>2. 公司保安员 (CSO)</b>					
	船舶保安员和船长是否得知 CSO 的联系方法?				
A	CSO 是否安排了本轮有关保安活动的内部审核?				
A	CSO 是否及时通报了公司船舶有关部门保安的缺陷和不符合项?				
A	CSO 是否向负责船舶保安的人员提供了足够的培训?				
A	CSO 是否确保了船舶保安员和相关港口设施保安员之间有效的沟通和协调?				
A	是否能证明 CSO 努力提高船上的保安意识和警惕性?				
<b>3. 船舶保安员 (SSO)</b>					
A	SSO 是否有资格 (例如持证或经过专业的培训和 / 或教育?)				
A	SSO 是否清楚知道他的职责和责任, 包括他的报告职责?				
A	是否能证明 SSO 对船舶执行了常规的保安检查?				
A	是否能证明 SSO 报告了所有的保安缺陷、不符合项和保安事故?				
A	是否能证明已经实施了纠正行动?				
<b>4. 船长</b>					
A	SSP 是否已经确立了船舶安全和保安的船长全权负责制?				
	是否能证明船长清楚他所有的职责, 如 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 船舶保安计划,</li> <li>• 船舶保安的执行和维护,</li> <li>• 在必要时船长有向公司要求协助的责任等?</li> </ul>				
	船长在船上是否备有便于查阅且随时更新的文件备案信息, 如对于由谁任命船员, 由谁决定船员的雇佣, 和由谁签订租船合同事宜。				
	是否能证明船长 (和 SSO) 按照 SSP 的要求提供船员有关船舶保安方面的当前动机?				

序号	保安措施	是	否	观察结果	采取应对措施
5. 船上人员					
	船员是否按照 SSP 的要求熟悉公司保安政策和相关程序的内容?				
	是否能证明船员清楚与保安相关的事项 (例如, 人员控制、货物控制、船上的限制区域、出现保安威胁时的责任, 等)?				
	船员是否知晓由谁承担各种保安职责?				
	船员是否知晓如何应对袭击和威胁? (例如各种应急部署?)				
6. 培训和资格					
A	是否认识到保安培训的需要, 是否已经制订了新船员和现任船员的船上培训计划?				
A	船员是否已经按照 SSP 的要求接受了充分的保安事项培训?				
A	是否对保安培训做了适当的记录?				
7. 船舶保安计划					
A	是否按规定对船舶保安计划进行了定期评审?				
A	所有保安计划的修改是否符合要求, 并经过主管机关的批准?				
A	对保安计划是否作了适当的保护以防止未经授权的使用或泄露?				
	船舶是否采取措施保护通过电子或书面方式可以查阅的敏感保安信息?				
8. 船舶保安检查, 保安审核					
A	是否按照 SSP 规定的程序在船上实行了 (内部) 保安审核?				
A	内部审核是否由不参与审核活动的人员执行?				
A	是否定期进行保安检查?				
9. 保安记录					
A	船上是否有培训、演习和训练的记录?				
A	船上是否有保安事件报告的记录?				
A	船上是否有违反保安事项的记录?				
A	船上是否有保安等级变更的记录?				
A	船上是否有保安措施和相关设备维护、校准和测试的记录?				
A	船上是否有有关船舶保安的通讯记录?				
A	是否有对于保安活动的内部审核和评审的记录?				
	船上是否有船上保安会议的备忘录?				
10. 船 / 岸界面					
	SSO 是否与 PFSO 就保安问题进行过必要的沟通和协调?				

序号	保安措施	是	否	观察结果	采取对应措施
	港口特殊的保安信息（例如威胁和他们的保护措施）是否便于查阅？				
	在船舶的保安等级高于港口的情况下是否按照相关程序的要求有通知 PFSO/CSO/ 缔约国保安主管当局？				
	船上是否已签发过《保安声明》？其签发的理由和内容是否符合要求？				

## 第 2 部分 - 船上保安措施

序号	保安措施	是	否	观察结果	采取对应措施
1. 船舶通道					
	舷梯是否经过标识和监控？				
	跳板是否经过标识和监控？				
	坡道是否经过标识和监控？				
	门、侧舷窗、窗户、舱口盖和舱门是否经过标识和监控？				
	系泊缆绳和锚链是否经过标识和监控？				
	克令吊和起货装置是否经过标识和监控？				
	SSA 中是否对其他通道口作了标识？				
	所有意欲进入船舶人员的身份文件是否经过检查？				
	是否有如何进行检查的程序和记录？				
	是否通过检查联合指令、船票、登船通行证、工作指示等来确认人员进入船舶的原因？				
	乘客的个人财物是否得到控制？				
	船员登船是否得到控制？登船口是否已设置告示牌？				
	船员的个人财物是否得到控制？				
	是否按要求检查了拟进入船舶的来访者（例如来访者、卖主、维修工、港口设施人员等）？				
	是否设立了指定的安全区域（与港口设施一致），在该区域可以对人员、行李（包括随身携带的行李）、个人财物、车辆及其装载物进行检查和搜索？				
	所有车辆在装船（包括汽车载运船、滚装船和其他客船）前是否按照 SSP 规定的频次进行了搜查？				
	是否将经过检查的人员及其个人财物与未经检查的人员及其个人财物隔离？				
	是否将上船乘客和下船乘客隔离？				
	是否通过上锁或其他方法关闭通往紧邻乘客和来访者区域的无人处所？				

序号	保安措施	是	否	观察结果	采取应对措施
	是否向船上所有人员提供保安通报，告知任何的潜在威胁、报告可疑人员、物体或行动的程序以及提高警惕。？				
	是否有发现擅自进入船舶并如何提出警告或作出反应的相关程序？				
	是否有对在海上提供协助后进入船舶的人员进行检查？				
	每一实际或可能的通道口的位置和功能是否经过标识？				
	是否已确定和保持疏散路线和集合地点？				
2. 限制区域					
A	是否已划出限制区域，且已作出明确标记？				
A	船上人员（船长，SSO，船员）是否能够识别船上的限制区域？				
	是否使用监视设备（如 CCTV）监控限制区域？				
	是否起用保卫或巡逻人员监控限制区域？				
	是否使用自动侵入探测装置向船上人员发出擅自进入的警报？				
	是否有防止未经许可的人员进入驾驶台的措施？				
	船上是否有防止未经许可的人员进入机舱（A 类）的措施？				
	船上是否有防止未经许可的人员进入控制站的措施（在 ISPS 规则第 II-2 章中有详细规定）？				
	船上是否有措施能够防止未经许可的人员进入安装保安和监视设备和系统及其控制和照明系统的处所？				
	船上是否有防止未经许可的人员进入通风和空调系统以及其他类似处所的措施？				
	船上是否有防止未经许可的人员进入通往饮用水舱、泵舱或总管等处所的措施？				
	船上是否有防止未经许可的人员进入放置危险货物或有害物质的处所的措施？				
	船上是否有防止未经许可的人员进入放置货油泵及其控制设备的处所的措施？				
	船上是否有防止未经许可的人员进入货舱和存放船舶物料的处所的措施？				
	船上是否有防止未经许可的人员进入船员舱室的措施？				
	船上是否有措施能够防止未经许可的人员进入 CSO 通过 SSA 确定的、为确保船舶安全而必须限制进入的任何其他区域？				
	作为对船舶进行搜查的一部分，是否对限制区域进行了搜查？				
	船上钥匙的管理是否符合计划的规定？				
	全船的门锁、封条是否处于完好状态？				

序号	保安措施	是	否	观察结果	采取对应措施
3. 货物操作					
	在货物操作之前及其过程中，对货物、货物运输工具和货物放置地点是否进行了适当的检查？				
	记录是否能证明货物控制程序已得到遵守？				
	货物操作是否在船上人员 (SSO) 的监督下进行？				
	危险货物或有害物质的操作是否符合程序？				
	是否有记载船上承运的所有危险货物或有害物质的最新清单？				
	所有检查是否能确保装载的货物与货物单证相符？				
	是否能确保船舶通过与港口设施联系，在装船前对即将装载于汽车承运船、滚装船和客船上的车辆按照 SSP 规定的频次进行搜查？				
	是否采用封条或其他手段来防止货物损坏？				
	对货物是否采取了目测检查或实际检查？				
	是否使用扫描或探测设备、机械装置或警犬进行检查？				
4. 船舶物料					
	是否按有关程序对船舶物料交付的监督（为防止监督之外的接收）？				
	是否按程序防止订购之外的任何接收？				
	记录是否能证明程序（船舶物料控制）已得到遵守？				
	是否对船舶物料及其包装的完整作了检查？				
	在物料装船前已检查其与订购数量是否相符？				
	是否确保了船舶物料的立即安全装载？				
5. 无人照管的行李					
	是否按程序规定控制搬运以及存放无人照管的行李？				
	是否能证明遵守了以上程序？				
	对所有无人照管的行李在其装船前是否进行了适当的检查 (100%) 和搜查（由港口或船舶）？				
	是否有与港口设施进行密切合作以确保无人照管的行李经检查后安全搬运的程序和方法？				
	船舶是否拒绝接受过无人照管的行李装船？				
6. 监控船舶保安状况					
A	是否有对船上的保安设备进行检验、测试、校准和维护的程序？				
	是否对限制区域进行了监控？（参见第 2 项）				

序号	保安措施	是	否	观察结果	采取对应措施
	是否对甲板区域进行了监控？				
	是否对周围区域进行了监控？				
	保安通信设备是否便于使用？				
	保安信息是否便于船上查阅？				
	船上安装的保安设备是否经过维护、工作正常且方便使用？				
	在进行船 / 港界面进行活动、靠泊或抛锚时，船舶甲板和通道口能否始终保持照明？				
	在航行中船舶是否使用了符合安全航海要求的最大照明？（考虑到 1972 年 COLREGS 规则的相关条款）				
	照明是否充足以确保船上人员能够察觉船舶以外（包括靠岸一侧和靠水一侧）的活动？				
	照明范围是否覆盖船上和船舶周围的区域？				
	照明范围是否便于在通道口检查进入船舶的人员？				
	是否与港口设施协调提供照明？				
7. 保安等级 2、3					
	本船是否发生过保安等级的提升？				
	船上是否按照计划的要求对保安等级的变更进行了响应？				
	是否按照计划的要求采取了响应的保安措施？				
其他					
A	保安警戒系统能否正常工作？（向岸上传送信息时在船上不启动警戒系统？）				
A	船上是否有至少两个地点能启动警戒系统（在驾驶台和至少一个其他地点）？				
A	是否保护警戒系统不被无意开启？				
A	是否有船舶保安警戒系统的使用程序？				
A	是否已确定启动警戒系统的地点？（必须记入限制 / 保密文件中）				
	AIS 是否在任何时候都能正常运作？				