



渔港监督

夏章英 主 编
陈文河 冯 波 副主编



海洋出版社

香港監察

民主監察
新聞監察
學術監察
宗教監察

◎ 民主監察

渔港监督

夏章英 主编

陈文河 冯 波 副主编

海洋出版社

2008 年 · 北京

图书在版编目(CIP)数据

渔港监督/夏章英主编. —北京:海洋出版社,2008.7

ISBN 978-7-5027-7067-9

I. 渔… II. 夏… III. 渔港-监督 IV. F552.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 099470 号

责任编辑:阎 安 杨传霞

责任印制:刘志恒

海洋出版社 出版发行

<http://www.oceanpress.com.cn>

北京市海淀区大慧寺路 8 号 邮编:100081

保定市中华美凯印刷有限公司印刷 新华书店北京发行所经销

2008 年 7 月第 1 版 2008 年 7 月第 1 次印刷

开本:787mm×1092mm 1/16 印张:15.75

字数:364 千字 定价:38.00 元

发行部:62147016 邮购部:68038093 总编室:62114335

海洋版图书印、装错误可随时退换

前 言

渔港监督,是根据我国有关法律法规对渔业水上交通安全实施监督管理。渔港监督工作在渔业生产及其管理中的作用,是保障渔港的正常生产秩序和水上交通安全秩序,预防和减少渔业船舶水上交通事故,保护渔业劳动者的生命财产安全和国家财产不受损失,使渔业生产得以顺利进行。特别是在市场经济条件下,渔船从事多种经营,活动范围扩大,生产内容增多的时候,政府直接面对数十万艘渔船和数百万渔民,就显得更为重要,而且我国渔业资源已经处在严重衰退时期,如果再不重视渔业的管理和海洋水域环境的保护,那么我国渔业资源就更难恢复,这对于我国渔业生产的发展是极为不利的。我来自渔港,在这方面深有感受。

实际上,渔港除了渔业船舶之外,还有其他来往的船舶,如运载危险货物船舶、外籍船舶等,如果没有很好地管理,不仅会对渔区人民的健康和港口设施、渔业环境遭受危害,而且也有损我国国家的主权和尊严。据有关资料记载,经济发达的西方国家对港口的管理非常重视。

建国以来,我国渔业在党和政府的正确领导下取得了一定成绩,如《渔业法》、《渔业法实施细则》、《海上交通安全法》、《海洋环境保护法》、《渔业水域交通安全管理条例》的颁布以及全国水产品产量逐年增长等。但也存在不少问题,如未能有效控制捕捞渔船的增长、主要经济鱼类资源衰退没有改变、大量未经净化处理的废水对渔业水域造成威胁,渔港监督管理体制不顺,执法手段落后,以及基层执法人员素质有待进一步提高等都是实际存在的问题,尤其是近二三十年来我国渔业资源继续衰退,就充分说明我国渔业法制不健全,有法不依现象仍然很严重,渔业资源保护还没有引起全社会的关注。

正因如此,我们广东海洋大学教师在百忙中还挤出时间来编写这本参考书。写作具体分工是,夏章英负责编写前言,第五、六、七、八章以及附录,并负责全书的统稿工作。冯波负责编写第二、四章,陈文河负责编写第一、三章。我们在编写过程中参考了林毅先生编著的《渔港监督业务概论》和汪

湘云先生编写的《国家海上搜救应急预案与水运安全事故应急救援预案编制完善及事故责任调查处理实用手册》等(详见参考文献),在此表示感谢。但由于自己水平有限,时间仓促,书中错误、疏漏、欠妥之处在所难免,敬请读者批评指正。

夏章英
2008年3月
于广东海洋大学

目 次

第一章 渔港监督概述	(1)
第一节 渔港监督概念	(1)
第二节 渔港监督工作	(2)
第三节 渔港监督机构	(4)
第四节 渔港监督人员	(5)
第五节 国外水上交通安全管理简介	(7)
本章内容小结	(13)
思考题	(14)
第二章 渔港监督准则	(15)
第一节 渔港监督法律依据	(15)
第二节 渔港监督基本内容	(18)
第三节 渔港监督基本制度	(20)
第四节 渔船作业避让暂行条例	(27)
本章内容小结	(34)
思考题	(34)
第三章 渔业船舶管理	(36)
第一节 船舶国籍证书与文件	(36)
第二节 渔业船舶安全检查与检验	(38)
第三节 船舶登记管理	(41)
第四节 渔船的分级管理与整顿	(48)
第五节 船舶防污管理	(50)
第六节 废旧渔船管理	(60)
第七节 “三无”渔船管理	(63)
第八节 鲜销渔船管理	(66)
第九节 外海作业渔船管理	(67)
第十节 外籍船舶管理	(68)
本章内容小结	(73)
思考题	(75)
第四章 渔业船员管理	(77)

第一节 船员的职务与职责	(77)
第二节 船员发证的最低知识要求	(80)
第三节 船员考试与发证	(85)
第四节 船员专业训练	(90)
第五节 船员值班要求	(93)
第六节 船员档案管理	(97)
本章内容小结	(98)
思考题	(99)
第五章 渔业港口管理	(100)
第一节 港口锚地管理	(100)
第二节 港口航道管理	(102)
第三节 港口航标管理	(105)
第四节 港口水域环境管理	(112)
第五节 港口危险货物装运管理	(114)
本章内容小结	(124)
思考题	(125)
第六章 海事预防方法与对策	(127)
第一节 海事预防的宏观途径与方法	(127)
第二节 运用事故规律预测预防海事	(132)
第三节 典型海事的原因与预防	(135)
本章内容小结	(143)
思考题	(145)
第七章 海事调查与处理	(146)
第一节 海事基本概念	(146)
第二节 海事调查	(152)
第三节 海事处理	(156)
第四节 海事统计与海事调查处理规则	(164)
第五节 海事分析实例	(169)
本章内容小结	(176)
思考题	(178)
第八章 海难救助与渔船保险	(179)
第一节 海难救助概述	(179)
第二节 海难救助款项	(181)
第三节 海难救助合同	(184)
第四节 海上搜寻救助	(187)

第五节 渔船保险	(192)
本章内容小结	(199)
思考题	(201)
参考文献	(202)
附录 A 中华人民共和国海上交通安全法	(203)
附录 B 中华人民共和国海洋环境保护法	(208)
附录 C 中华人民共和国渔港水域交通管理条例	(213)
附录 D 农牧渔业部渔船作业避让暂行条例	(216)
附录 E 中华人民共和国船舶登记条例	(220)
附录 F 中华人民共和国船舶和海上设施检验条例	(228)
附录 G 国际航行船舶进出中华人民共和国口岸检查办法	(232)
附录 H 中华人民共和国海上交通事故调查处理条例	(234)
附录 I 中华人民共和国对外国籍船舶管理条例	(239)

第一章 渔港监督概述

渔港监督的目的,是为了减少和避免水上交通事故,保护国家财产和人民生命财产安全,使渔港具有良好的生产秩序,充分提高渔港的经济效益。为了实现这一目的,国家不仅制定了大量的安全生产管理法规,还建立了许多专门的安全生产监督管理机构,并对渔港监督工作人员规定严格的奖惩制度。

渔港监督概述,主要介绍渔港监督概念、渔港监督工作、渔港监督机构、渔港监督人员以及国外水上交通安全管理简况。

第一节 渔港监督概念

要了解渔港监督概念,首先就要明确渔港的涵义、监督的涵义,然后才能较深刻地理解渔港监督的概念及其主要内容所在。

一、渔港的涵义

渔港是指主要为渔业生产服务和供渔业船舶停泊、避风、装卸渔获物和补充渔需物资的人工港口或自然港湾。渔港按渔业生产所占的比重不同,可分为专用渔港和兼用渔港。

渔港是渔业生产的重要基地,发展渔业生产应十分重视渔港的建设。据有关资料统计,我国沿海渔港有 707 个(未包括港、澳特别行政区和台湾省)。其中,港口设施较齐全、渔船数量较多、水产品集散量较大的重点渔港有 336 个。为了加强渔港建设的总体规划,加强渔港的配套建设,原国务院国家水产总局后来又成立了渔港规划小组,负责对渔港进行普查、勘测和统筹规划建设等工作,对合理布局渔港、加强配套工程建设速度起到了很好的推动作用,截至近年我国沿海的重点渔港已增加到 491 个,码头岸线总长度 3 万余米,防波堤总长度万余米。自《海上交通安全法》和《渔港水域交通安全管理条例》颁布之后,根据国务院的有关规定,后来农业部等又开始对我国沿海渔港进行重新认定,确定渔港性质和名称,目前已确定各类渔港有 898 个。

二、监督的涵义

监督,既是管理的一个职能和组成部分,又是实现管理职能的一种途径,因而它是一种特殊的管理活动。监督不是一个静态的活动,而是一个动态的过程,是在一定的动态过程中为实现某种目的,采取某种手段,对某一范围的活动进行的一种具有特殊意义的管理。因此,可以把它定义为:监督是一个综合的动态过程,是一种特殊的管理活动,是在社会分工和共同劳动条件下产生的一种管理职能,是人们为达到某种目的而对社会运行过

程而实行的检查、审核、监察、督促和防患的促进活动。例如,高校里的教学监督,就是为提高教学质量,督导们对各位教师在教学过程中实行的监督、检查和防患的促进活动。督导们不停地东奔西跑到各个教室去听教师讲课,提出意见,并检查各项实验和设备是否达到要求,以促进教学质量的提高。

监督是由范围、手段和目的三项基本要素有机结合、密切联系构成的一个科学概念。不同的社会发展阶段,由于生产力发展水平的不同,受之决定的监督范围就不相一致。例如,古代的监督活动,范围很小,只对触及国家刑律,拖欠国家税务,冒犯皇上尊严的行为进行检查、惩罚。但随着生产力水平的提高,社会活动日益复杂,监督的范围也就越来越宽,监督活动和行为已经触及到社会活动的各个领域和各个方面。然而,由于是监督范围的不同,达到的监督目的也就大不一样,如传统的监督活动可能达到的目的仅仅局限于发现和确认缺点、错误、偏差或给公共财产造成的损失。随着商品经济的发展和职能的变化,作为管理职能之一的监督,其目的也随着范围的拓宽而变化。查错揭弊仅仅是一个方面,更主要的是防患未然,阻止各种错弊行为的发展。同样的,由于目的不同,采用的手段也就各异。查错揭弊,目的单一,其手段也就简单,仅仅是对已有事实的消极核实,然后确定其处罚方式和程度。而当监督的目的是把预防作为重点放在监督活动的整体上,以防阻各种错弊行为的发生为主,揭露和处罚在社会运行过程中产生的偏差和错误,并找出对未来工作影响的直接和间接因素时,其监督手段就不能仅仅是看眼前的消极核实了,而应当是立足当前、着眼未来、分析原因、找出关键、提出建议来促进管理。

三、渔港监督的涵义

渔港监督,是指国家负责水上安全管理的行政机关,依据保障水上人命、财产安全和保护水域环境免受污染的法律、规章以及国际公约,对渔船、船员、港口及航行环境实施的行政监督管理。它涉及到航海技术、海事法律、行政管理等学科的理论与实践,是一门交叉性的科学。

渔港监督管理的内容,包括渔船与船员管理、航行水域管理、船舶交通管理、危险货物管理、船舶防污管理、海事调查处理、水上搜寻救助以及渔船保险等。

第二节 渔港监督工作

渔港监督工作的重要性,首先是体现这项工作在渔业生产中的作用,然后就要明确做好这项工作必须有正确的指导思想和遵循的原则。

一、渔港监督工作在渔业生产中的作用

渔港监督工作在渔业生产中的作用,是保障渔港的正常生产秩序和水上交通安全,预防和减少渔船的水上交通事故,保护渔业劳动者的生命财产安全和国家财产不受损失,使渔业生产得以顺利进行。为什么要这样说,这是因为渔业生产活动领域是在广阔的水域中,在安全生产方面与其他生产行业相比较,有其特殊的一面,具体体现在下列几方面。

（一）易受自然灾害损害

由于船小、作业时间长,在海上抗风浪性能有限,同时海上天气变化突然,随时都有可能发生危险,例如 1959 年在江苏省吕四洋渔场,一次热带风暴造成翻船沉船就有 2 000 余艘,死亡 500 多人的重大海损事故。

（二）容易发生航行事故

由于渔船航线不固定,渔场范围有限,众多渔船集中在一起生产,船舶操纵受到很大限制。同时,水域航道情况复杂,障碍物隐蔽,容易发生触礁、搁浅事故。还有由于渔船体积小,在能见度不良情况下,不容易被大型船舶发现,而发生与大型船舶碰撞事故。

（三）一旦发生航行事故经济损失巨大

渔船造价昂贵,建造和配备一对中型钢质渔轮需百万元投资。因此,一旦发生航行事故,就会造成巨大经济损失。据统计,自 20 世纪 90 年代以来,我国海洋渔船海损事故所造成的直接经济损失,平均每年高达 7 000 余万元。一些生产企业,一次海损事故的经济损失竟高于本企业当年的生产利润。

（四）对渔港的依赖性强

渔港是渔业生产的重要基地,是水产品的主要集散点,是渔船补给、避风、维修等的主要场所。因此,保证渔船具有良好的水上交通安全秩序,保障渔港设施完好无损,保护渔港水域环境不受污染,对于提高渔港的经济效益,充分发挥渔港的作用是至关重要的。

（五）对生产者的文化和技术要求较高

渔业生产,尤其是海洋捕鱼生产,是一项综合技术性的劳动,要求渔民不仅要掌握捕鱼技术,还要懂的航海技术,特别是随着科技的进步,助渔、导航设备的普及,作业航区的扩大,对渔民的文化技术水平的要求也就不断提高,所以对渔业生产者的文化技术要求必然就要较高水平。

（六）渔船海损事故极易造成人身伤亡

这是因为水上逃生比陆地更加困难,即使有救生设备,也只能是短时间保存生命。

上述这些特点都充分说明渔业生产安全监督工作是整个生产过程不可缺少的,尤其是在新形势下渔港监督工作更有很多困难。例如:以往的渔港监督工作是对企业单位,而现在是对千家万户的渔民,在监督机构少、人员缺、设备简单的情况矛盾更为突出;渔船、船员大量增加,使原来文化技术水平偏低的问题更为突出,同时对船员考试发证工作也带来更多困难;渔船从事多种经营,活动范围扩大,生产内容增多,使渔船出险率增加;个体渔船抗灾性能比国营渔船差得多,如何提高个体渔船抗灾性能,保证他们安全生产是个很大的问题;渔船修造质量下降,安全救生设备配套齐全率下降,甚至购置废旧渔船生产,使渔船隐患事故剧增;远洋渔业发展,外海生产速增,船用设备不断提高,对船员的培训工作提出更高要求;渔港监督机构本身如何在短时间内尽快提高素质问题等等,都带来很多难题,这些都充分体现渔港监督工作在渔业生产中起着极为重要的作用,所以从事渔业生产及其管理的人员必须认识这项工作的紧迫性和重要性。

二、渔港监督工作的指导思想和基本原则

为了促进我国渔业生产持续稳定地发展,国家不仅颁布了各种渔业法律,而且还专门成立了国家渔港监督管理局以及各基层相应的管理机构,并不断完善管理体制。特别在当前政府经济体制改革中,渔港监督工作必须坚持依法办事和不断提高广大渔民群众的法律意识,促进这项工作不断完善和发展。这些都必须坚持以四项基本原则为指导才能取得更大的成就。

在执行渔港监督工作中,必须坚决贯彻依法办事和为人民服务的原则。因为渔港监督工作的主要目的是保障渔业生产水上交通安全秩序,因此它的工作必然要依照海上交通安全法、海洋环境保护法等等法律法规办事,为此渔港监督工作必须做到依法办事的原则,严格按规定办事,不徇私情,不偏不倚,做到有法必依、执法必严的要求,同时做到遵纪守法的模范。渔港监督工作要对渔民群众的生命财产安全负责,自觉接受人民群众监督,虚心听取广大群众意见,积极为渔民群众做好事、办实事,这样才能体现“权力是人民赋予的,只能用于为人民服务”。

第三节 渔港监督机构

渔港监督管理机构,是指国家依照宪法和法律所赋予的职权和管辖范围,对渔港、渔船和渔民实行水上交通监督管理的国家行政机关。它的前身是渔船管理机构,这是在1956年当时的交通部和水产部根据我国渔业生产发展的实际情况和需要,决定由水产部门统一负责监督管理我国渔业船舶的水上交通安全工作。1979年12月原国家水产总局发布了“关于设置渔业港口监督机构的通知”,正式决定成立监督机构。1982年5月,原国家水产总局,农业部和农垦部合并为农牧渔业部,同年7月国务院正式批准农牧渔业部设立渔政渔港监督管理局,对外名称为“中华人民共和国渔政渔港监督管理局”,有权代表国家对外行使管辖权。随着《中华人民共和国海洋环境保护法》和《中华人民共和国渔业法》的颁布实施,渔港监督机构的法律地位得到加强,职责更加明确,标志着渔港监督机构已成为我国水上交通安全管理体系中的重要组成部分。至1988年底,沿海各地已设置各级渔港监督机构270余个,渔港监督工作人员比1982年增加了3倍,各项管理规章和制度已基本健全。

一、渔港监督机关的性质

渔港监督机关是国家行政机关的组成部分,是运用国家权力对国家行政事务进行组织和管理的部门,是根据宪法及有关法律的规定按一定的程序建立起来的。国家行政机关有权根据宪法和法律规定,制定行政法规,发布决定或命令,采取各项行政措施,有权指导所属各部门、下级国家行政机关、企事业单位、社会团体和公民的行政活动。国家行政机关所具有的这种行政权力,对整个社会有着普遍的约束力和强制力。

国家行政机关按照行使职权的业务性质来划分,可分为一般权限的行政机关和专门权限的行政机关。一般权限的行政机关是指一级政权机关,它的职权由宪法规定,在它所

管辖的行政区域内统一领导各行政机关的工作,它的行政活动带有全面性和综合性。专门权限的行政机关是指在一级政权机关领导下的职能机关,这的权限由有关法律和行政管理法规予以规定,它负责组织和管理的某一方面的行政事务,它的行政活动带有局部性和专门性。

渔港监督机关具有国家行政机关所具有的所有特性和职权,属于专门权限的行政机关。现在各级渔港监督机关都设在各级渔业行政主管部门之内,接受各级渔业行政主管部门和上级渔港监督机关的双重领导。由于渔港监督机关的职权是由专门的法律和行政规定的,因此在行使职权时具有相对的独立性和一定的自主性。

二、渔港监督机关的职责

渔港监督机关的主要职责,是监督管理渔业水上交通安全,预防和减少渔业船舶水上交通事故,维护渔港及渔港水域的正常生产秩序,保护渔业劳动者的生命财产安全及国家财产不受损失,保障渔业生产顺利进行。具体的可分为下列几方面内容。

(1)贯彻执行国际、国内有关水上交通安全管理和水域环境保护等方面的法律、国际公约和规定;

(2)根据有关法律制定管理规章和管理制度,并监督有关各方遵照执行;

(3)对渔业船舶进行注册登记,确认其所有权和批准其悬挂中华人民共和国国旗航行的权利;

(4)办理船舶进出渔港签证及外国籍船舶进出渔港的审批、引航、签证、检查等事宜;

(5)监督检查进出渔港船舶的技术状况、航行情况和装载情况,使其处于安全适航状态;

(6)管理渔港岸线的使用,审批渔港水域内各项水上水下施工作业及危险货物装卸作业,保障渔港航道畅通及港内船舶和人员的安全;

(7)负责渔港船舶排污的监督和渔港水域环境的监视,调查处理渔港内发生的水域污染事故;

(8)对渔业船舶船员进行考试,签发职务船员证书和普通船员专业训练合格证书;

(9)监督管理渔用航标,渔港航道符合航行安全要求;

(10)调查处理渔业船舶水上交通事故;

(11)发布渔业航行通告和航行警告;

(12)预防自然灾害,监督有关各方采取必要措施,避免或减少损失。

第四节 渔港监督人员

渔港监督工作人员,是指在国家渔港监督机关中担任国家渔港和渔业水上交通安全行政管理工作的国家行政工作人员。由于渔港监督工作是一项政策性和技术性很强的工作,因此,担任这项工作的人员必须具备一定的条件,政治上必须拥护社会主义制度,热爱祖国,热爱人民,较好地理解党和国家的方针政策,并要努力地去贯彻执行,业务上必须具备较强的法制观念和法制水平,能知法守法并善于运用有关法律,同时还要有相应的专业

技术知识和较强的上进心与事业心,这样才能体现为人民服务的要求。

一、渔港监督人员的权利与义务

渔港监督工作人员属国家工作人员范畴,在接受国家委托担任国家行政职务之后,国家和渔港监督人员之间便产生了职务关系。这种关系的内容主要是:渔港监督工作人员对国家必须正确履行职务,而国家为使渔港监督工作人员能有效地完成工作任务,赋予他们各种相应的职务上的权利。但是,国家赋予的权利只是为完成其担任工作的手段,如果工作人员不是为了履行职务而利用自己的职权,或是超越职务范围而滥用职权,就将构成违法行为,必须承担由此而产生的法律责任。渔港监督工作人员职务上的权利,大致有下列几方面特点:

(1)是完成国家工作任务的一种手段,行使职务上权利的目的是为了履行职务上的义务;

(2)在行使职务上的权利时,不能超出本身的职务范围,并且必须是为执行国家所委托的任务;

(3)职务上的权利,是由本身所担任的国家行政职务的性质和任务决定的;

(4)职务上的权利,是随着担任国家职务而产生的,并随着职务的丧失而终止,但是职务上的终止并不能免除当事人在职期间所产生的法律责任;

(5)职务上的权利表现在当事人在执行国家任务时,他的合法行为具有的强制力,有关的国家机关、社会团体和公民都必须服从。

然而,渔港监督工作人员在执行任务时也应当履行职务上相应的义务,这些义务主要有下列几方面内容:

(1)在执行职务时必须善于依靠人民群众,倾听人民群众的意见和建议,自觉接受人民群众的监督,努力为人民服务;

(2)必须模范地遵守宪法和法律,正确执行党和国家的各项政策、法律,遵守政府的决议、命令和规章制度,切实做好本职工作;

(3)必须爱护和保护国家财产,厉行节约,反对浪费,认真贯彻勤俭建国方针;

(4)必须严守国家和本职工作中的秘密;

(5)必须努力钻研业务,不断提高管理水平;

(6)必须坚持实事求是工作作风,不弄虚作假;

(7)不以权谋私。

二、渔港监督人员的奖励与处罚

渔港监督工作人员的奖惩制度,是为了不断提高国家行政机关工作人员的社会主义觉悟,发挥工作积极性和创造性,防止和纠正国家行政机关工作人员的违法和失职行为,以保证社会主义建设事业的顺利进行。国务院于1957年10月公布了《关于国家行政机关工作人员的奖惩暂行规定》。此规定也就是渔港监督工作人员奖惩制度的基础。根据该规定,渔港监督工作人员有下列表现的,应予以奖励:

(1)忠于职责,成绩优良,遵纪守法,起模范作用的;

- (2) 在工作上有发明、创造,提出合理化建议,对国家有显著贡献的;
- (3) 防止或挽救事故有功,使国家和人民利益免受损失的;
- (4) 爱护公共财产,节约国家财产有重大成绩的;
- (5) 同严重的违法失职行为坚决斗争,有显著成绩的;
- (6) 其他应予以奖励的。

奖励的形式有六种:记功、记大功、授予奖品或奖金、升级、升职、通令嘉奖。这六种奖励,可以单独使用,也可以同时并用。其中前四种由当事人所在单位或上级机关给予奖励;升职,由任命其新职务的机关授予;通令嘉奖,由国务院及其各部门、省、自治区、直辖市人民政府执行。

对于渔港监督人员因职务上的过失或由于违反法律、法规,致使国家和人民利益遭受损失的,应当负违法失职的责任。这些违法失职的行为有:

- (1) 违反国家政策、法律、法令和政府的决议、命令、规章和制度;
- (2) 玩忽职守,贻误工作;
- (3) 违反民主集中制,不服从上级的决议、命令、压制批评,打击报复;
- (4) 弄虚作假,欺骗组织;
- (5) 拨弄是非,破坏团结;
- (6) 丧失立场,包庇坏人;
- (7) 贪污盗窃国家财产;
- (8) 浪费国家财产,损害公共财产;
- (9) 滥用职权,侵害人民群众利益,损害国家机关和人民群众关系;
- (10) 泄露国家秘密;
- (11) 腐化堕落,损害国家机关威信;
- (12) 其他违反国家纪律的行为。

违法失职行为的处罚可分为:警告、记过、记大过、降级、降职、开除留用、开除等。上述的纪律处分仅仅是国家行政机关内部施行的一种方法,但对于情节严重已构成犯罪的,则必须由司法机关依法处理。

第五节 国外水上交通安全管理简介

海上交通安全管理工作,历来都受到各海运国家的重视,他们在多年的工作实践中不断地予以改进和完善建立了拥有一定实力的机构,也积累了相当丰富的工作经验,这些经验大多体现在相应的法令和规章中。现对国际海事组织及一些国家的水上交通安全管理工作作一简要介绍。

一、国际海事组织

第二次世界大战后,各国间海上运输事业的迅速发展,迫切需要一个协调各国海运安全工作的国际机构。1948年2月在日内瓦召开的联合国国际海运会议,通过了政府间海事协商组织公约。由于当时一些海运国家对国际办事组织(简称海协)所负职能存

在分歧,于是才拖至 1958 年 3 月 17 日才生效。1959 年 1 月 6 日在伦敦召开了第一届大会,正式成立了海协组织。我国于 1973 年 3 月 1 日起参加该组织活动。至 1981 年 12 月,参加海协十二届大会的会员国共有 121 个。海协总部设在伦敦。

(一)海协的宗旨与任务

依据政府间海事协商组织公约及海协第十届大会通过的修正案,确定海协的宗旨和任务为:为解决国际贸易中涉及政府规章和惯例的有关航运技术问题为各国提供合作。在海上安全航行效率和防止及控制船舶对海洋污染方面,促进各国采用统一准则,并处理与之相应的行政和法律问题。

根据组织公约规定,海协的职权为咨询和顾问的性质,目的在于促进各国间航运技术的合作,清除航运歧视,交流航行情报,拟订、审议有关航运问题的国际公约、协定和技术文件,并以各种会议形式向成员国和关心航运的各国政府推荐这些文件。当前海协的主要活动有下列三方面:

(1)制定和修改有关海运安全,防止船舶海洋污染,便利海上运输,提高航行效率以及有关的海事责任方面的公约;

(2)交流上述有关方面的实际经验和积累海上事故的教训,为各会员国交换本组织有关的科技情报和文件;

(3)用联合国开发计划署提供的经费,对发展中国家提供技术援助,如培训船员、提供航运技术指导、海事安全顾问、技术试验机构及设备。

自 20 世纪 60 年代以来,相继制定和修改了有关海运业务技术公约、规则和协议近 30 个。如国际海上人命安全公约、国际海上避碰规则、国际海上防止油污公约、国际海上便利运输公约、国际船舶吨位丈量公约、国际干预公海油污事件公约、国际油污损害赔偿基金国际公约、特种业务客船协议、国际集装箱安全公约、国际海事卫星组织公约、国际海事卫星组织管理协议以及国际渔船安全公约等。

(二)海协的组织机构与职责

海协的组织机构有大会、理事会、海上安全委员会、法律委员会、海上环境保护委员会、技术合作委员会、便利运输委员会以及秘书处等。

(1)大会:为该组织的权力机构,由全体会员国组成,每两年召开一次,必要时也可召开特别会议,其主要职责是:选举主席、副主席,推荐任命秘书长;选举理事和海上安全委员会委员,确定设立临时性和永久性附属机构,接受理事会的报告,并对理事会提出的事项作出决议;向会员国推荐有关海上安全、防止船舶海上污染等技术规定和决议。

(2)理事会:在大会休会期间,由理事会行使组织的一切职权。理事会由大会选出,如 1981 年十二届大会选举了 12 个理事国。选举的原则是:六个是提供国际航运服务各方面具有利害关系的国家;六个是在国际海上贸易方面具有最大利害关系的国家;其余的为地区代表。

(3)海上安全委员会:按海协组织公约规定,海安会由每隔一届的大会常会选出的十六个会员国组成。选举的原则是:八个须从船舶数量最多的十个国家中选出,四个地区(非洲、美洲、亚洲和大洋洲、欧洲)国家的代表,其余四个须从其他国家中选出。海安全