



国际营运货船航行 安全领域的公私法协调

夏亮 著



法律出版社

国际营运货船航行 安全领域的公私法协调

夏亮 著

谨以此书献给爱妻孙夏和爱女夏之博

 法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目 (CIP) 数据

国际营运货船航行安全领域的公私法协调 / 夏亮著.
—北京:法律出版社,2016.10
ISBN 978 - 7 - 5118 - 9912 - 5

I. ①国… II. ①夏… III. ①国际航运—国际法—研究 IV. ①D993.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 206902 号

国际营运货船航行安全领域的公私法协调

夏 亮 著

责任编辑 黄琳佳
装帧设计 贾丹丹

© 法律出版社·中国

开本 A5

版本 2016 年 10 月第 1 版

出版 法律出版社

总发行 中国法律图书有限公司

印刷 固安华明印业有限公司

印张 14.25 字数 376 千

印次 2016 年 10 月第 1 次印刷

编辑统筹 学术·对外出版分社

经销 新华书店

责任印制 陶 松

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

网址/www.lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

重庆公司/023-65382816/2908

北京分公司/010-62534456

西安分公司/029-85388843

上海公司/021-62071010/1636

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5118 - 9912 - 5

定价:58.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

目 录

引 言 /1

第一章 国际营运货船航行安全相关基本 问题概述 /28

第一节 相关重要概念的界定 /28

一、“公法”和“私法”的含义 /28

二、“国际营运货船”的含义 /38

三、“航行”的含义 /42

四、“安全”的含义 /43

第二节 有关公私法协调的基本问题 /46

一、有关航行安全的公私法规定互相
影响的途径 /46

二、需对有关航行安全的公私法规定
进行协调的情形 /62

三、公私法规定间的接口 /64

第二章 有关船体的航行安全公私法间的协调/67

第一节 公私法下适航含义协调问题总述/67

一、公法下适航的含义/68

二、私法下适航的含义/73

三、公私法下适航含义之协调/76

第二节 船体安全相关实质性事项之分项讨论/90

一、有关船舶吨位的公私法之协调/90

二、有关船舶载重能力的公私法之协调/99

三、有关船舶国籍的公私法之协调/106

四、有关船舶设计建造的公私法之协调/122

第三节 有关船舶检验与船舶安全检查和检查的公私法之协调/146

一、有关船舶检验和船舶安全检查和检查的公法规定/147

二、有关船舶检验和船舶安全检查和检查的私法规定/159

三、有关船舶检验和船舶安全检查和检查的公私法之协调/161

第三章 有关货物的航行安全公私法间的协调/169

第一节 公私法对货物的界定/170

一、公法对货物的界定/170

二、私法对货物的界定/173

三、公私法下的货物定义之协调/174

第二节 货方承担的有关货物的公私法义务之协调/176

一、货方承担的有关货物的公法义务/177

二、货方承担的有关货物的私法义务/188

三、货方承担的有关货物的公私法义务之协调/196

第三节 船方承担的有关货物的公私法义务之协调/206

一、船方承担的有关货物的公法义务/207

二、船方承担的有关货物的私法义务/217

三、船方承担的有关货物的公私法义务之协调/225

第四章 有关海员的航行安全公私法间的协调/244

第一节 用于界定海员身份的公私法要件的协调/247

- 一、用于界定海员身份的公法性要件/248
- 二、用于界定海员身份的私法性要件/248
- 三、用于界定海员身份的公私法要件之协调/250

第二节 有关海员从业资质的公私法协调/251

- 一、有关海员适任证书的公私法之协调/251
- 二、有关海员从业资质条件的公私法之协调/261

第三节 有关海员履职行为的公私法之协调/310

- 一、有关海员作息时间的公私法之协调/310
- 二、有关海员工作职责的公私法之协调/326

第五章 有关管理的航行安全公私法间的协调/374

第一节 船舶安全管理规则概述/374

第二节 船舶安全管理人的界定/377

- 一、船舶所有人和光船租赁人/377
- 二、船舶管理人/378
- 三、船舶经营人/383

第三节 有关船舶安全管理人义务的公法规定/384

- 一、建立船舶安全管理体系并取得“船公司符合证明”和“船舶安全管理证书”/385
- 二、确保已建立的安全管理体系有效运行/385

第四节 有关船舶安全管理人义务的私法规定/390

第五节 有关船舶安全管理人义务的公私法规定之协调/391

- 一、船舶安全管理人所负公私法义务的一般关系/391

二、安全管理委托协议的有效性对船舶安全管理人所负行政
责任的影响/392

三、有关船舶安全管理人义务的公法规定对相关主体享受私
法下免责和责任限制权利的影响/395

结 语/422

参考文献/428

致 谢/449

引 言

全球贸易货运量 90% 以上由海运完成。^{〔1〕} 国际营运货船是运输、储存货物的海上交通工具,也是海员的工作、生活场所,其航行安全关系到船舶本身、船载货物、海员和海洋环境安全。^{〔2〕} 故国际营运货船的航行安全受到以国际海事组织(International Maritime Organization, IMO)为代表的国际海事法律界的持续关注。国际海事组织为此通过了一系列公法性的海事国际公约。这些公约主要包括《国际海上人命安全公约》(International Convention for the Safety of Life At Sea, SOLAS)^{〔3〕}、《国际防止船舶造成污染公约》(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships,

〔1〕 参见联合国网站,访问日期:2016 年 7 月 1 日。

〔2〕 参见国际海事组织网站,访问日期:2016 年 7 月 1 日。

〔3〕 《1974 年国际海上人命安全公约》于 1974 年 11 月 1 日通过,1980 年 5 月 25 日生效,中国是该公约缔约国,参见国际海事组织网站,访问日期:2016 年 7 月 1 日。

PORRS)〔1〕《国际载重线公约》(The International Convention on Load Lines, LL)〔2〕《国际船舶吨位丈量公约》(International Convention on Tonnage Measurement of Ships, TONNAGE)〔3〕《国际集装箱安全公约》(International Convention for Safe Container, CSC)〔4〕《1978 年海员培训、发证与值班标准国际公约》(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW)等〔5〕中国是上述公约的缔约国,〔6〕故这些公约对中国有强制约束力。〔7〕

国际海事组织还制定了许多有关航行安全的技术性规则,并以公约修正案的形式将这些规则纳入《国际海上人命安全公约》,所以这些技术性规则对中国也有强制约束力。这些强制性规则主要包括《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(International Code of the

〔1〕《1973 年国际防止船舶造成污染公约》于 1973 年 11 月 2 日通过,但并未生效。《关于 1973 年国际防止船舶造成污染公约的 1978 年议定书》将公约吸收,并于 1983 年 10 月 2 日生效,该议定书后又为《经〈关于 1973 年国际防止船舶造成污染公约的 1978 年议定书〉修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉的 1997 年议定书》。中国是《经〈关于 1973 年国际防止船舶造成污染公约的 1978 年议定书〉修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉的 1997 年议定书》的缔约国,参见国际海事组织网站,访问日期:2016 年 7 月 1 日。

〔2〕《1966 年国际载重线公约》于 1968 年 7 月 21 日生效,对其予以修订的 1988 年议定书于 2000 年 2 月 3 日生效,中国是该公约及其议定书的缔约国,参见国际海事组织网站,访问日期:2016 年 7 月 1 日。

〔3〕《1969 年国际船舶吨位丈量公约》于 1982 年 7 月 18 日生效,中国是该公约缔约国,参见国际海事组织网站,访问日期:2016 年 7 月 1 日。

〔4〕《1972 年国际集装箱安全公约》于 1977 年 9 月 6 日起生效,中国是该公约缔约国,参见国际海事组织网站,访问日期:2016 年 7 月 1 日。

〔5〕《1978 年海员培训、发证与值班标准国际公约》于 1984 年 4 月 28 日生效,最新修正案(《马尼拉修正案》)将于 2017 年 1 月 1 日起生效,中国是该公约缔约国,参见国际海事组织网站,访问日期:2016 年 7 月 1 日。

〔6〕参见国际海事组织网站,访问日期:2016 年 7 月 1 日。

〔7〕参见最高人民法院、最高人民检察院、司法部、外交部等部门联合颁布的《关于处理涉外案件的若干问题的规定》第 1 条,参见最高人民法院网站,访问日期:2016 年 7 月 1 日。

Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, IBC CODE)〔1〕《国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则》(International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IGC CODE)〔2〕和《国际散货船和油船目标型构造标准》(International Goal-Based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers, GBS)〔3〕《国际海运危险货物运输规则》(International Maritime Dangerous Goods Code, IMDG CODE)〔4〕《国际海运固体散装货物规则》(International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, IMSBC CODE)〔5〕《国际船舶安全营运和防污染管理规则》(International Management Code for the Safe Operation of Ships, ISM CODE)〔6〕

另外,国际劳工组织通过的《海事劳工公约》〔7〕中含有一些有关海员劳动条件的强制性标准。这些标准也可被纳入与航行安全有关的公法规定的范畴。中国全国人大常委会已于2015年8月29日批准加入《海事劳

〔1〕《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》于1986年7月1日起成为《国际海上人命安全公约》下的强制性规则,该规则最新修正案将于2016年1月1日起生效,参见国际海事组织网站,访问日期:2016年7月1日。

〔2〕《国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则》于1986年7月1日起成为《国际海上人命安全公约》下的强制性规则,该规则最新修正案将于2016年7月1日生效,参见国际海事组织网站,访问日期:2016年7月1日。

〔3〕《国际散货船和油船目标型构造标准》于2012年1月1日起成为《国际海上人命安全公约》下的强制性规则,参见国际海事组织网站,访问日期:2016年7月1日。

〔4〕《国际海运危险货物运输规则》于2004年1月1日起成为《国际海上人命安全公约》下的强制性规则,该规则每2年修订1次,最新版本为34-08版,参见国际海事组织网站,访问日期:2016年7月1日。

〔5〕《国际海运固体散装货物规则》从2011年1月1日起成为《国际海上人命安全公约》下的强制性规则,该规则每2年修订1次,最新版本为02-13版,参见国际海事组织网站,访问日期:2016年7月1日。

〔6〕《国际船舶安全营运和防污染管理规则》于1998年1月1日起成为《国际海上人命安全公约》下的强制性规则,该规则最新修正案于2015年1月1日起生效,参见国际海事组织网站,访问日期:2016年7月1日。

〔7〕《海事劳工公约》于2013年8月20日生效,参见国际劳工组织网站,访问日期:2016年7月1日。

工公约》。该公约即将于2016年11月12日对中国正式生效。^{〔1〕}因此,在研究中国法下有关航行安全的公法规定时,该公约中的相关规定也是不容忽视的。

就中国国内立法而言,《海上交通安全法》^{〔2〕}《港口法》^{〔3〕}等法律、《船舶和海上设施检验条例》^{〔4〕}《危险化学品安全管理条例》^{〔5〕}和《船员条例》等行政法规、^{〔6〕}《船舶载运危险货物安全监督管理规定》^{〔7〕}《船舶检验管理规定》^{〔8〕}《海船船员值班规则》^{〔9〕}和《海上海事行政处罚规定》^{〔10〕}等部门规章中的公法规定对船舶所有人、光船租赁人、船舶经营人、船舶管理人等船方当事人、托运人、收货人等货方当事人和船员等人克以强制性的航行安全保障义务,并通过行政许可、行政强制和行政处罚等方式确保这些义务得到履行。

上述国际海事公约和中国国内立法中的公法性规定为船舶结构设

〔1〕 该公约将于2016年11月20日对中国生效,参见国际劳工组织网站,访问日期:2016年7月1日。

〔2〕 该法自1984年1月1日起施行,参见中央人民政府网站,访问日期:2016年7月1日。

〔3〕 该法自2004年1月1日起施行,本书引用的是经2015年4月24日公布的全国人大常委会《关于修改〈中华人民共和国港口法〉等七部法律的决定》修正的最新修正本。参见中央人民政府网站,访问日期:2016年7月1日。

〔4〕 该条例自1995年1月1日起施行,参见中央人民政府网站,访问日期:2016年7月1日。

〔5〕 该条例自2011年12月1日起施行,参见中央人民政府网站,访问日期:2016年7月1日。

〔6〕 该条例自2007年9月1日起施行,参见中央人民政府网站,访问日期:2016年7月1日。

〔7〕 该规定自2004年1月1日起施行,本书引用的是经2012年3月14日公布的交通运输部《关于修改〈船舶载运危险货物安全监督管理规定〉的决定》修正的最新修正本。参见交通运输部网站,访问日期:2016年7月1日。

〔8〕 该规定自2016年7月1日起施行,参见交通运输部网站,访问日期:2016年7月1日。

〔9〕 同上。

〔10〕 同上。

备、货物安全操作、海员任职资格和船舶安全管理等事项设定了强制性标准,从而发挥了预防海事事故、促进航行安全的作用。这些规定可以被认为是在中国法下有关航行安全的公法规定。

而另一方面,中国加入的《1910年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》(以下简称《1910年碰撞责任公约》,International Convention for the Unification of Certain Rules of Law in Regard to Collisions)^{〔1〕}等以私法性质为主的国际条约、《中华人民共和国海商法》^{〔2〕}《交通部关于不满300总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》^{〔3〕}和《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》^{〔4〕}等国际公约、法律、规章和司法解释就船货双方的权利义务和船舶碰撞民事责任等私法问题作出了规定。另外,尽管中国并未加入《1924年统一提单若干法律规定的国际公约》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading)(以下简称《海牙规则》,Hague Rules)^{〔5〕}《修改统一提单若干法律规定的国际公约议定书》(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of lading)(以下简称《维斯比规则》,Visby Rules)^{〔6〕}《联合国海上货物运输公约》(United Nations Convention on the Carriage of

〔1〕《1910年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》于1913年3月1日起生效,中国于1994年8月28日加入该公约,参见国际海事委员会网站,访问日期:2016年7月1日。

〔2〕该法自1993年7月1日起施行,参见全国人大网,访问日期:2016年7月1日。

〔3〕该规定自1994年1月1日起施行,参见交通部网站,访问日期:2016年7月1日。

〔4〕该司法解释于2008年5月23日起施行,参见国务院法制办公室网站,访问日期:2016年7月1日。

〔5〕《海牙规则》于1931年6月2日生效,中国并非该公约缔约国,参见国际海事委员会网站,访问日期:2016年7月1日。

〔6〕《维斯比规则》于1977年6月23日生效,中国并非该公约缔约国,参见国际海事委员会网站,访问日期:2016年7月1日。

Goods by Sea)(以下简称《汉堡规则》,Hamburg Rules)^[1]等有关海上货物运输的国际公约,但这些公约仍可能被视为国际惯例,从而在中国法院得到适用。^[2]

上述这些国际公约和中国国内立法中的私法性规定本身旨在解决民事责任赔偿问题,但这些私法规定可以通过结果指引行为,引导当事人出于经济利益的考虑主动采取法律所期待的安全保障措施,从而在客观上起到促进国际营运船舶的航行安全的作用。这些规定可以被认为是中国法下有关航行安全的私法规定。

本书以上述有关航行安全的公私法规定为主要研究材料,以公私法规定间的协调为中心,对国际营运货船的航行安全法律问题进行研究。

一、研究意义

国际营运货船的航行安全通常意味着财产安全与人身安全。^[3] 如何通过法律制度确保航行安全是海商法中最重要的问题之一,也是其他许多法律问题的研究出发点。除了这一总体意义外,本书还有以下几方面的具体意义。

第一,旨在为中国在船旗国和港口国双重身份下采取恰当的航行安全监管措施提供决策参考。依据《联合国海洋法公约》(United Nations Convention on the Law of the Sea,UNCLOS),^[4] 船旗国主要负责执行有

[1] 《汉堡规则》于1992年11月1日生效,中国并非该公约缔约国,参见联合国网站,访问日期:2016年7月1日。

[2] 参见《海商法》第268条第2款。

[3] Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford University Press, 2012, p. 87.

[4] 该公约于1994年11月16日生效,我国于1982年12月10日加入该公约,参见联合国网站,访问日期:2016年7月1日。

关航行安全保障的强制性国际标准,^[1]港口国则主要负责监督这些标准的实施。^[2]中国既是船旗国也是港口国,因而其既有权力也有义务对中国籍船舶^[3],以及挂靠中国港口或航行于中国管辖水域的外籍船舶实施管辖。^[4]船旗国和港口国虽有共同利益,但其关注点有所差异。船旗国侧重对本国籍船舶的安全进行监管,港口国则关注保障本国沿海的交通安全。中国主要通过国内的海事行政立法来执行相关国际海事条约,而对国际营运货船的航行安全进行监管。这些公法规定主要表现为行政法规和部门规章,其效力层级不高,法规间也存在一定矛盾。

第二,笔者希望本书有助于使相关部门意识到航行安全领域的公法规定与相关私法规定间可能发生的互动影响,从而加强立法部门和行政部门在海商事立法方面的合作,加快海商事领域法律法规的整合修改,避免和减少公私法间难以协调的冲突,以便使公私法最大限度地发挥航行

[1] 《联合国海洋法公约》第94条第3款规定:“每个国家对悬挂该国旗帜的船舶,除其他外,应就下列各项采取为保证海上安全所必要的措施:(a)船舶的构造、装备和适航条件;(b)船舶的人员配备、船员的劳动条件和训练,同时考虑到适用的国际文件;(c)信号的使用、通信的维持和碰撞的防止。”第4款规定:“这种措施应包括为确保下列事项所必要的措施:(a)每艘船舶,在登记前及其后适当的间隔期间,受合格的船舶检验人的检查,并在船上备有船舶安全航行所需要的海图、航海出版物以及航行装备和仪器;(b)每艘船舶都由具备适当资格,特别是具备航海术、航行、通信和海洋工程方面资格的船长和高级船员负责,而且船员的资格和人数与船舶种类、大小、机械和装备都是相称的;(c)船长、高级船员和在适当范围内的船员,充分熟悉并须遵守关于海上生命安全,防止碰撞,防止、减少和控制海洋污染和维持无线电通信所适用的国际规章”。第5款规定:“每一国家采取第3条和第4款要求的措施时,须遵守一般接受的国际规章、程序和惯例,并采取为保证这些规章、程序和惯例得到遵行所必要的任何步骤”。

[2] 参见《联合国海洋法公约》第218条、第220条和第226条。

[3] Kraska J., Pedrozo R., *International Maritime Security Law*, Martinus Nijhoff Publishers, 2013, p. 365.

[4] Kraska J., Pedrozo R., *International Maritime Security Law*, Martinus Nijhoff Publishers, 2013, p. 414.

安全保障功能。^{〔1〕} 国际营运货船的航行安全关系到船舶本身安全、船载货物安全和人命安全,其受到公法规定与私法规定的双重调整。《国际海上人命安全公约》和《海上交通安全法》《船员条例》中的公法规定以社会公共利益为价值取向,对航行安全进行纵向监管。这些公法规定以风险预防为主要宗旨,以行政检查、行政处罚和行政强制为实施保障手段,对船东、货主和海运从业人员施加强制性的安全保障义务。而《海商法》以及《海牙—维斯比规则》《汉堡规则》《鹿特丹规则》和《1910 年船舶碰撞公约》等国际公约中的私法规定以维护私人经济利益为价值取向,以损害填补为主要宗旨,以民事诉讼为实施保障手段,促使运输关系、船舶关系、劳务关系等私法关系中的当事人基于私益之动因主动自觉地维护航行安全。

就国际营运船舶的航行安全而言,相关公私法规定有的在价值取向上具有冲突,有的在行为导向上存在分歧,也有的在具体措辞上有所差异。这种冲突和差异使公法规定和私法规定在概念、制度方面产生了一定的衔接障碍,其有可能引发公私法间的“内耗”。这种“内耗”会对有关航行安全的行政监管造成负面影响,其也不利于引导航运从业者采取正确的航行安全保障措施。^{〔2〕} 鉴于此,本书对有关航行安全的公私法规定进行比较和分析,在相似规定中分析区别,在差异规定中建立联系,并在此基础上对公私法规定间的衔接路径进行研究,从而探讨如何建立公私法间的沟通渠道,并探究如何消除或减少公私法间的分歧和冲突。

第三,笔者希望本书能够帮助海事行政机关以及船舶关系、运输关系、劳务关系等私法关系的当事人看清自身行为可能引发的法律后果,从

〔1〕 Mandaraka-Sheppard A., *Modern Maritime Law (Volume 2): Managing Risks and Liabilities*, CRC Press, 2013.

〔2〕 Shavell S., *Liability for Harm Versus Regulation of Safety*, National Bureau of Economic Research, 1983. 另参见波斯纳:《法律的经济分析》,法律出版社 2012 年版,第 541 页。

而指引其采取正确的航行安全保障措施,以便使公益和私益得到最大程度的兼顾。对航运从业者而言,倘若其守法所付出的成本超过其因此获得的收益,此时海事行政机关的执法行为反而可能强化当事人逃避安全监管的动机,以致造成行政监管成本和难度的提高,这反而不利于促进航行安全。而一旦行为人意识到其出于追求经济利益而实施的行政违法行为在私法下可能引发高额赔偿,且此种损害赔偿远高于其依法采取预防措施的成本,该行为人则很可能会采取法律所期待的安全保障措施。

最后要说明的是,本书所称协调有两层含义:其一是探究公私法规定的沟通衔接方式,构建或疏通连接公私法规定的管道,使貌似泾渭分明的公私法规定产生“血缘关系”;其二是在相似中找差异,在区别中寻联系,探索化解公私法规定间矛盾冲突的具体方法,为科学立法、严格执法和公正司法助力。具体而言,有些公私法规定存在互相沟通的“接口”,其可以互为补充、互相协调。公私法各自的功能优势得以较为充分地发挥,有助于在最大程度上保障航行安全。而另一些公私法规定在价值取向上存在冲突,或在行为导向上具有差异,或在具体措辞上出现分歧,这在一定程度上造成了公私法规定间的“内耗”,会对航行安全保障造成不利影响。笔者就旨在探究如何消除化解这种冲突、差异和分歧。

二、国内外研究综述

以下笔者就与本书有关的国内外研究做一简要梳理,以便明确前人研究已进展到何种程度以及还有何问题留待本书尝试解决。

(一)国内相关研究

目前,中国国内并没有对国际货船航行安全涉及的公私法规定间的协调问题进行综合性研究的法学学术成果,大部分涉及航行安全的综合性研究从管理学或工学角度展开。当然,这些非法学类的综合性研究成果对于本书也具有一定启发意义。例如,那保国的《改进 FSA 框架下的船舶营运安全管理研究》从人员、船舶、环境和管理四个方面对影响船舶安全的关键因素进行了梳理,并对相关因素与船舶事故发生间的关系进行

了分析。^{〔1〕} 文华的《海运安全评价研究》提出以系统危险因素及其相互关系为核心对海运安全进行评价。^{〔2〕}

国内法学学者对船舶航行安全所作的研究或是基于公法,或是基于私法展开。其中,基于公法的研究主要包含以下几方面内容。

第一方面是对船舶航行安全所涉因素的识别。郭茂威的《船舶安全与环保标准体系研究》将我国船舶安全法律体系划分为船舶法规子系统、船员法规子系统、水陆交通安全法规子系统和其他交通法规子系统,并进一步将我国船舶安全和环保标准体系分为水上安全综合管理、污染综合管理、通航管理、船舶监督、船舶检验、船员管理、航标与测绘和危险品监管8类。^{〔3〕} 盛文文在《影响航运安全的因素》一文中指出,人为因素(海员误操作、责任心不强、素质不高)、船舶因素(船体本身和船舶管理)和环境因素(外在环境和自身环境)是影响船舶安全的主要因素。^{〔4〕} 黄锦标在《浅析当前船舶安全与防污染管理存在的问题》一文中强调,船公司安全管理机构不全和人员不足、船舶委托经营管理权责不清、个体经营船舶安全管理不规范、船东安全投入不足、海员培训教育不足、故意违章作业是船舶安全管理存在的主要问题,而这些问题的根源在于水运市场开放过度、航运企业安全责任意识不强、行业主管部门实质性监管不到位,以及监管法规不完善。^{〔5〕} 陈涌昊在《沿海小型船舶安全状况评估及安全监督管理思路初探》提出,小型船舶安全状况欠佳的主要原因在于公司安全管理水平不高及造船业不健康发展导致的大量低质量船舶,而加强船舶

〔1〕 那保国:《改进 FSA 框架下的船舶营运安全管理研究》,哈尔滨工程大学 2009 年博士学位论文。

〔2〕 文华:《海运安全评价研究》,武汉理工大学 2003 年博士学位论文。

〔3〕 郭茂威、郝喜兰、冯惠:《船舶安全与环保标准体系研究》,载《交通标准化》2010 年第 12 期。

〔4〕 盛文文:《航运安全——不可小视的体系》,载《世界海运》2010 年第 5 期。

〔5〕 黄锦标:《浅析当前船舶安全与防污染管理存在的问题》,载《中国海事》2008 年第 2 期。