

# 港口国监督

杨新宅 谢 辉 编著

大连海事大学出版社

PORT STATE CONTROL

# 港口国监督

PORT STATE CONTROL

杨新宅 谢 辉 编著



大连海事大学出版社

## 内 容 简 介

本书分引言、政策历史篇、技术篇、中国篇和附录五部分,共 17 章和 14 个附录,主要内容包括:港口国监督的基本概念,港口国监督的由来与发展,港口国监督的法律基础,主要港口国监督组织介绍,船级社与港口国监督的关系,重要历史事件,港口国监督检查程序,检查标准,缺陷处理原则,滞留和低标准船,港口国监督检查报告,港口国监督专项检查指南,中国开展港口国监督的情况,中国籍船舶面临的形势,中国籍船舶被滞留情况的分析,中国政府采取的对策及措施,接受和配合港口国监督检查,船东应如何寻求主管机关的帮助等。

### 图书在版编目(CIP)数据

港口国监督/杨新宅,谢辉编著. —大连:大连海事大学出版社,2000

ISBN 7-5632-1403-8

I. 港… II. ①杨…②谢… III. ①港务监督-研究 ②港务监督-概况-中国 IV. U691

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 26719 号

大连海事大学出版社出版

(大连市凌水桥 邮政编码 116026 电话 4728394 传真 4727996)

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连海事大学印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

2000 年 6 月第 1 版 2000 年 6 月第 1 次印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 19.5

字数: 490 千 印数: 0001~3000 册

责任编辑: 史洪源 封面设计: 王 艳

定价: 39.00 元

# 序

随着国际海运的发展,运输市场竞争日趋激烈,一些航运公司为降低经营成本,使用老旧船舶营运,压缩维修费用,使得船舶状况严重下降,低于国际标准;同时,一些国家未能严格履行国际公约的义务而有效地管理其所属船舶及船员,使得国际海运市场上出现了大量低标准船舶营运,对海上人命安全和海洋环境构成了严重威胁。对此,国际海事组织通过了一系列决议,并在公约中明确了港口国应当按照国际公约的标准对进入其港口的外国籍船舶实施港口国监督(PSC)检查,要求其纠正可能存在的缺陷,消除低标准船舶营运。为此,一些区域性 PSC 合作组织相继成立,共同打击低标准船舶营运。事实证明,PSC 的开展,对于在世界范围内促进遵守国际公约,消除低标准船舶营运,维护正常的海上安全秩序,保护海洋环境,是卓有成效的。

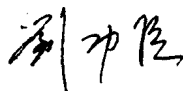
我国自 1986 年开始开展 PSC 工作,对进入中国港口的船舶实施严格的检查,有效地保护了我国水域的安全和海洋环境,维护了国家的利益。

我国是一个航海大国,特别是在新中国成立后,中国远洋船队逐步壮大,在激烈的竞争中树立了良好的形象。但由于经济条件等诸多因素的影响,中国船队趋于老化,船舶技术状况下降,也出现了一些低于标准的船舶,使得中国籍船舶在国外 PSC 检查中的滞留率过高,一度被同时列入全球几个主要地区和国家 PSC 的“黑名单”,严重影响了中国船队的声誉和中国作为国际海事组织 A 类理事国的形象。对此,交通部专门召开了国际航行船舶船东

大会,对降低中国籍船舶滞留率工作提出了“一年见成效、三年变面貌”的目标。中国海事当局采取了一系列措施,加强了船旗管理,为扭转中国籍船舶高滞留率的局面作出了不懈的努力。

对 PSC 知识的了解和掌握,是降低中国船舶滞留率工作的关键。航运公司管理人员和船员充分掌握 PSC 的知识,可以更加有针对性地解决存在的问题以顺利通过 PSC 检查;检查官充分掌握 PSC 的知识,可以更好地对外国籍船舶实施 PSC 检查,同时提高船旗国管理水平,保护海上人命安全和海洋环境,维护我国的根本利益。《港口国监督》这本书系统地介绍了 PSC 的发展及有关法律、政策、技术等方面的知识,可以说是目前最系统、最权威的有关 PSC 的专著,对于改善航运公司管理人员的安全管理水平,对于强化船员的知识更新并切实做好船舶的安全管理工作,对于提高港口国监督检查官的监督检查水平将起到积极的指导作用。

中华人民共和国海事局常务副局长



## 编者的话

20世纪80年代,12个西、北欧国家签署了依据国际公约对抵达本国港口的外国籍船舶实施监督检查的《巴黎备忘录》。进入20世纪90年代,世界各地纷纷成立港口国监督区域性组织,对存在严重缺陷的船舶采取包括滞留在内的强制纠正和改善措施,为保障海上人命安全、防止船舶对海洋的污染起到了积极的作用。国际海事组织在修正国际公约为港口国监督提供更加充分依据的同时,还规范了港口监督检查和程序。中国作为国际海事组织有关公约的缔约国,承担着履行国际公约的义务,在对外国籍船舶做好监督检查的同时,对本国籍船舶也不断加大监督检查的力度,并指导、督促船东和船员严格遵守国家法律规定以满足主管当局的要求,极大地改善了中国籍船舶的安全管理水平。

# 目 录

## 引 言

港口国监督的基本概念.....	(1)
-----------------	-----

### 第 1 部分 政策历史篇

第 1 章 港口国监督的由来与发展.....	(2)
第 2 章 港口国监督的法律基础.....	(4)
第 1 节 国际海事组织有关公约.....	(4)
第 2 节 国际劳工组织有关公约 .....	(13)
第 3 节 国际海洋法公约 .....	(15)
第 4 节 国家法律 .....	(20)
第 5 节 不予优惠待遇 .....	(22)
第 3 章 主要港口国监督组织介绍 .....	(23)
第 1 节 巴黎备忘录 .....	(23)
第 2 节 东京备忘录 .....	(29)
第 3 节 美国海岸警备队 .....	(38)
第 4 节 其他港口国监督区域性组织 .....	(41)
第 4 章 船级社与港口国监督的关系 .....	(43)
第 5 章 重要历史事件 .....	(44)

### 第 2 部分 技术篇

第 1 章 港口国监督检查程序 .....	(46)
-----------------------	------

第 2 章	检查标准·····	(138)
第 3 章	缺陷处理原则·····	(140)
第 4 章	滞留和低标准船·····	(141)
第 5 章	港口国监督检查报告·····	(143)
第 6 章	港口国监督专项检查指南·····	(145)

### 第 3 部分 中国篇

第 1 章	中国开展港口国监督的情况·····	(146)
第 2 章	中国籍船舶面临的形势·····	(147)
第 3 章	中国籍船舶被滞留情况的历史分析·····	(148)
第 4 章	中国政府采取的对策及措施·····	(151)
第 5 章	接受和配合港口国监督检查·····	(153)
第 6 章	船东应如何寻求主管机关的帮助·····	(161)

### 附 录

附录 1	中华人民共和国船舶安全检查规则(1997)·····	(164)
附录 2	巴黎备忘录及其附件(英文文本)·····	(169)
附录 3	东京备忘录(英文文本)·····	(299)
附录 4	美国海岸警备队外轮检查指南(英文文本)·····	(317)
附录 5	美国海岸警备队关于船级社责任划分导则 (英文文本)·····	(406)
附录 6	巴黎备忘录关于船级社责任划分临时导则 (英文文本)·····	(408)
附录 7	国际船级社协会关于港口国监督的专题期刊 (英文文本)·····	(410)
附录 8	部长联合声明·····	(420)
附录 9	经 IMO 第 882(21)号决议修正的港口国监督程序 (英文文本)·····	(428)



附录 10	东京备忘录缺陷处理和行动措施(英文文本) …	(562)
附录 11	巴黎备忘录缺陷处理和行动措施(英文文本) …	(567)
附录 12	ISM 港口国监督检查指南(英文文本) ……	(575)
附录 13	GMDSS 港口国监督检查指南(英文文本) ……	(596)
附录 14	中华人民共和国港务监督局、船舶检验局	
	港监字[1996]89 号文件 ……	(607)
	中华人民共和国交通部交安监发[1998]68 号	
	文件 ……	(609)
	中华人民共和国海事局海船舶字[1999]681 号	
	文件 ……	(613)
	中华人民共和国海事局海船舶字	
	[2000]81 号文件 ……	(614)

# 引 言

## 港口国监督的基本概念

港口国监督是英文 PORT STATE CONTROL (简称 PSC) 的中文译名,最初被译为港口国管理,有的也称之为港口国监控或港口国控制。

从主管机关与被管理对象的角度,对船舶的管理一般可分为三种:船旗国(FLAG STATE)管理、沿岸国(COASTAL STATE)管理和港口国(PORT STATE)管理。

港口国管理即港口国政府对抵达其港口的外国籍船舶实施的管理,广义上说包括了海关当局、移民当局(公安边防)、卫生和动植物检疫检验当局以及海上安全主管当局按照部门分工对船舶、人员及载运的货物进行的管理。目前,国际海事界所说的港口国管理是狭义上的管理,并赋予这一名词专门的含义,特指港口国政府海上安全主管当局针对船舶安全和防污染方面的监督检查,称之为港口国监督。

港口国监督进行的检查包括检查船舶、船员证书的合法性、有效性,检查船舶和船员的实际状况同证书所载是否一致。

监督目的是督促船舶严格执行有关国际公约,满足有关安全和防污染的标准要求,消除低标准船舶营运。

# 第 1 部分 政策历史篇

## 第 1 章 港口国监督的由来与发展

港口国监督可以说是由来已久的,应当说它是随着有关国际公约的诞生而出现的。有关国际公约的管理条款对缔约方的权利和义务作了明确规定,同时也对如何确保公约的执行作出了规定。因此,任何一个公约缔约方都可按照公约规定实施港口国监督检查。但实际上,在巴黎港口国监督谅解备忘录组织成立之前,只有少数西方发达国家开展了港口国监督检查,检查的内容也仅限于船舶的证书和文件上,在国际上的影响也不是很大。

1978年3月17日,利比里亚籍油船 AMOCO CADIZ 号在法国 BRITTANY 海岸搁浅,造成溢油 23 万吨的严重污染事故。这是导致巴黎港口国监督谅解备忘录产生的直接原因。由于这起溢油事故造成了巨大的经济损失和不良的社会影响,在强大的社会压力下,1980年12月,法国海洋部长邀请西、北欧 13 个国家的有关部长们召开会议,就如何加强对进入本地区的外国籍船舶实施检查进行了研究讨论,并形成了一致意见,决定对船舶的实际技术状况进行检查。会后由设立的工作组起草了港口国监督谅解备忘录。1982年1月,13个国家的部长们再次会聚,在巴黎签署了该备忘录。巴黎备忘录于1982年7月1日正式生效实施(正式实施时为 14 国)。此后,1983年国际海事组织通过了第 466 号决议,基本采用了巴黎备忘录确定的原则,制定了港口国监督的程序和导则,从而以国际会议决议的形式规定了港口国监督对船舶由单

纯的证书的检查转向对船舶设备的安全检查。此后又通过了一系列的决议,第 542 号和 MEPC 第 26 号以及第 481 号、第 597 号、第 681 号、第 742 号等,从而形成了一整套关于港口国监督检查程序的文件。同时,国际海事组织还修正了有关国际公约,对有关监督条款作了补充和完善。1995 年,国际海事组织第十九届大会又通过了第 787 号合并决议,将前述一系列有关港口国监督的决议归纳合并成一个决议,以使有关内容更有条理性,也更便于操作执行。

继巴黎港口国监督谅解备忘录组织于 1982 年成立之后,南美地区和亚太地区分别于 1993 年和 1994 年成立了港口国监督区域合作组织。此后,加勒比海地区、地中海地区和印度洋地区也签署了港口国监督谅解备忘录。目前,波斯湾和西非等地区正在酝酿成立类似的地区性合作组织(详细介绍见本篇第 3 章)。可以说,港口国监督区域性合作组织发展到今天,从开始的西北欧地区到亚太地区、南北美地区、环地中海、环印度洋及西非海岸等地区,已基本覆盖了全球。

港口国监督,自巴黎备忘录组织成立起,不仅在其组织机构方面得到了迅速的发展,而且检查内容和形式也发生了许多新的变化。港口国监督,最初只是对船舶、船员的证书及相关文件进行检查,且很少滞留船舶。巴黎备忘录组织成立之后,港口国监督检查官除了要查阅船舶、船员证书,看其是否符合公约要求之外,还要检查相关设备的实际技术状况,看其是否与证书所载相一致。

针对许多船舶事故反映出船员在船舶应急反应中存在各种问题,近年来港口国监督检查还将船员的应知应会能力纳入了检查内容,即操作性检查,目的是保障船舶不仅按照国际公约配备了有关安全设备,而且船员还能够熟练使用和操作这些设备。加上国际安全管理规则(ISM CODE)的生效实施,港口国监督检查项目已经覆盖了船舶硬件(船舶技术状况)和软件(船员实际能力)各个方面。

## 第 2 章 港口国监督的法律基础

实施港口国监督的法律依据是有关国际公约和国家法律,主要有:

1. 国际海事组织(IMO)有关公约;
2. 国际劳工组织(ILO)有关公约;
3. 1982 年国际海洋法公约(UNCLOS);
4. 国家法律。

### 第 1 节 国际海事组织有关公约

1. 国际海事组织为保证公约的有效履行,对船旗国履行国际公约提出要求,并对港口国监督作出了规定。

2. 经修正的 1974 年国际海上人命安全公约及其 1978 年、1988 年议定书(SOLAS74/78)中对船旗国管理提出了如下要求:

#### 2.1 SOLAS74 第 I 条(公约的一般义务)规定

(a)各缔约国政府承担义务实施本公约及其附则的各项规定,该附则应构成本公约的组成部分,凡引用本公约时,同时也就是引用该附则。

(b)各缔约国政府承担义务颁布一切必要的法律、法令、命令和规则,并采取一切必要的其他措施,使本公约充分和完全生效,以便从人命安全的观点出发,保证船舶适合其预定的用途。

#### 2.2 SOLAS74 第 I 章第 6 条(检查与检验)规定

(a)为执行及为准予免除本规则而对船舶进行的检查和检验,应由主管机关的官员执行,但主管机关可将这些检查和检验委托

为此目的而指定的验船师或由其认可的组织办理。

(b)主管机关应作出安排,以便在证书有效期间,对船舶进行不定期的检查。这种检查应保证船舶及其设备在各方面都适合该船预定的用途。这些检查可以由主管机关自己的检查机构,或由其认可的组织,或经其申请由其他缔约国政府来执行。如主管机关根据本章第 8 条及第 10 条的要求制定法定年度检验时,则上述的不定期检查就不应作为强制性规定。

(c)主管机关如指定验船师或认可的某一组织执行本条之(a)和(b)所规定的检查和检验时,至少应就下列事项对所指定的验船师或认可的组织进行授权:

(i)对船舶提出修理要求;及

(ii)在受到港口国有关当局请求时,上船检查和检验。

主管机关应将有关授权给指定的验船师或认可的组织的具体职责及条件,通知本组织。

(d)当指定的验船师或认可的组织确定船舶或其设备的状况在实质上与证书所载情况不符或该船或其设备的状况不适航但对船舶或船上人员都无危险的条件时,此项验船师或组织应立即要求该船采取纠正措施并及时通知主管机关。如该船未能采取此种纠正措施,则应撤销有关证书并立即通知主管机关。如此时该船是在另一缔约国的港口内,则尚应立即通知港口国的有关当局。当主管机关的官员或指定的验船师或认可的组织业已通知港口国的有关当局以后,该港口国政府应对此种官员、验船师或组织给予一切必要的协助,以帮助他们根据本条的规定履行其职责。必要时,有关的港口国政府应保证该船在未具备对船舶或船上人员都无危险的条件前,不得开航或离港驶往适当的修理厂。

(e)无论采取何种方式办理,有关的主管机关都应充分保证检查和检验的全面性和有效性,并应负责作出必要的安排,以完成此项义务。

3. 同样的关于船旗国管理的要求在下列公约也有规定:

经 1978 年议定书修正的 1973 年国际防止船舶造成污染公约 (MARPOL73/78);

1978 年海员培训、发证和值班标准公约 1995 年修正案 (STCW 78/95);

1966 年国际载重线公约及 1988 年议定书 (LOAD LINE 66);  
1969 年国际吨位丈量公约 (TONNAGE 69)。

4. IMO 各公约中港口国监督的法律依据主要有:

经修正的 1974 年国际海上人命安全公约及其 1978 年、1988 年议定书 (SOLAS), 控制条款: REGULATION I/19;

经 1978 年议定书修正的 1973 年国际防止船舶造成污染公约 (MARPOL), 控制条款: ARTICLE 5;

1966 年国际载重线公约及 1988 年议定书 (LOAD LINE), 控制条款: ARTICLE 21;

1978 年海员培训、发证和值班标准公约 1995 年修正案 (STCW), 控制条款: ARTICLE X;

1972 年国际海上避碰规则 (COLREG), 纳入 SOLAS 公约 (REGULATION I/7,8);

1969 年国际吨位丈量公约 (TONNAGE), 控制条款: ARTICLE 12。

有关条款的具体内容如下:

#### 4.1 SOLAS 公约

##### 4.1.1 第 I/19 条 监督

(a) 每艘船舶当其在另一缔约国的港口时, 应受该国政府正式授权官员的监督。这种监督的目的, 仅在于查明该船根据本章第 12 条及第 13 条所签发的各种证书是否有效。

(b) 除有明显的理由使人相信该船或其设备的情况实质上与任一证书所载情况不符, 或该船及其设备不符合本章第 11(a) 及

(b)条的规定外,这些证书,如属有效,即应被承认。

(c)在本条(b)所述情况下或当证书过期或失效时,执行监督的官员应采取措施,以保证该船在未具备对船舶或船上人员都无危险的条件前,不得开航或离港驶往适当的修理厂。

(d)如因这种控制而引起干涉,执行监督的官员应将认为必须进行干涉的一切情况,立即书面通知船旗国的领事,或当领事不在时,则通知其最近的外交代表。此外,还应通知负责发证的指定验船师或认可组织。有关干涉的事实应向本组织报告。

(e)如未能按本条(c)及(d)的规定采取措施,或如已允许该船驶往下一港时,港口国的有关当局应将所有有关该船的情况,除通知本条(d)所述有关方面外,还要通知下一停靠港当局。

(f)根据本条规定执行控制时,应尽一切努力避免对船舶作不适当地扣留或延误。如船舶被不适当地扣留或延误,应有权对所受的任何损失或损害要求赔偿。

#### 4.1.2 第IX/6条 审核与监督

.1 主管机关、应主管机关请求另一缔约国政府主管机关认可的组织,应定期验证船舶安全管理体系是否正常运行。

.2 以本条3的规定为准,要求持有按第4.3条规定颁发的证书的船舶,应按照第XI/4条的规定接受监督。就此而言,这种证书应被作为按第I/12或I/13条颁发证书对待。

.3 船旗国或公司变更时,应按照本组织制定的指南作出特别过渡的安排。

#### 4.1.3 第XI/4条 港口国对作业要求的控制

.1 当有明显的证据认为船长或船员对与船舶安全有关的船上主要作业程序不熟悉时,则船舶在另一缔约国政府港口应接受该国政府正式授权官员对船舶安全有关作业要求的监督。

.2 在本条1规定的情况下,进行这种监督的缔约国政府应采取措施,确保该船只有在其状况符合本公约规定的要求后才能开



航。

.3 第 I/19 条规定的港口国控制程序应适用于本条。

.4 本条中任何规定不应解释为限制公约条款中特别规定的缔约国政府对作业要求进行控制的权利和义务。

## 4.2 LOAD LINE 66 公约

### 第 21 条 监督

(1) 持有根据第 16 条或第 17 条颁发证书的船舶,在其他缔约国政府的港口时,应受该国政府授权官员的监督。各出名政府应保证此项监督的执行尽可能地合理和切实可行,其目的在于核实船上备有根据本公约规定的有效证书。如果船上备有有效的国际载重线证书(1996),这种监督应限于在确定下列各事项:

(a) 船舶的载重量并未超过证书所允许的限度;

(b) 船舶载重线的位置与证书相符;

(c) 船舶对于第 19 条第(3)款(a)项和(b)项所列事项没有实质性的变动,以致船舶显然不适合于在不危及人命安全的情况下开航。

如果船上备有有效的国际载重线免除证书,这种监督的目的只限于确定该证书所规定的各种条件已经符合。

(2) 如果根据本条第(1)款项行使上述监督,则此项监督的执行范围只限于必须保证船舶出海而不危及旅客或船员安全以前不得开航。

(3) 如果由于本条所规定的监督而发生任何形式的干涉时,实施监督的官员应立即将进行干涉的决定以及认为有必要进行干涉的一切情况,用书面通知船旗国的领事或外交代表。

## 4.3 MARPOL73/78 公约

### 4.3.1 第 5 条 证书和检查船舶的特殊规定

.1 除本条第 2 款的规定外,对于根据一缔约国授权按照规则的各项规定所颁发的证书,其他缔约国应予承认,并视为在本公约