

交通行政执法人员岗位培训系列教材

水上安全监督实用法规教程

(海上)

交通部教育司组织编写

交通行政执法人员岗位培训教材编审委员会审定



人民交通出版社

交通行政执法人员岗位培训系列教材

**Shuishang Anquan Jiandu Shiyong
Fagui Jiaocheng**

水上安全监督实用法规教程

(海上)

交通部教育司组织编写
交通行政执法人员岗位培训教材编审委员会审定

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

水上安全监督实用法规教程:海上/交通部教育司
组织编写. —北京:人民交通出版社,1997.10

交通行政执法人员岗位培训系列教材

ISBN 7-114-02783-4

I. 水… II. 交… III. ①水路运输-安全监察-规章制度-教材②国际海域-安全监察-法规-教材 IV. U698
中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 19457 号

交通行政执法人员岗位培训系列教材

水上安全监督实用法规教程

(海上)

交通部教育司组织编写

交通行政执法人员岗位培训教材编审委员会审定

版式设计:崔凤莲 责任校对:梁秀青 责任印制:杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

北京牛山世兴印刷厂印刷

开本: 787×1092 1/32 印张: 10.5 字数: 245 千

1997 年 11 月 第 1 版

2001 年 8 月 第 1 版 第 2 次印刷

印数: 15101-16100 册 定价: 15.50 元

ISBN 7-114-02783-4

U · 01981

内 容 提 要

本书主要介绍了水上安全监督工作中行政执法人员较常用的十六个法律、法规和规章,内容包括:海上交通安全法、海洋环境保护法、海商法、船舶登记条例、船舶安全检查规则、船舶签证管理规则、对外国籍船舶管理规则、海船船员考试发证规则、海员证管理办法、防止船舶污染海域管理条例、防止拆船污染环境管理条例、船舶装载危险货物监督管理规则、航标条例、海上航行警告和航行通告管理规定、关于外商参与打捞中国沿海水域沉船沉物管理办法和海上交通事故调查处理条例。

本书系水上安全监督执法人员岗位培训用书,也可供航运及有关单位的管理干部、航运人员、法制工作者学习和参考。

交通行政执法人员岗位培训教材

编审委员会名单

主任:洪善祥 交通部副部长
副主任:张忠晔 交通部体改法规司副司长
沈以华 交通部教育司副司长

委员:(以下按姓氏笔画排列)

凤懋润 交通部公路管理司副司长
许如清 交通部财务会计司副司长
关瑞华 交通部水运管理司副司长
刘德洪 交通部船舶检验局副局长
陈建成 交通部通信中心代主任
宋家慧 交通部安全监督局副局长
何捷 交通部人事劳动司司长助理
徐光 交通部基建管理司司长助理

水上安全监督执法人员岗位培训教材

编审组名单

组 长:宋家慧

副组长:刘占魁

成 员:熊国武 张同斌 钟伯源 周尤喜

郭忠诚

前 言

为了提高交通行政执法人员的整体素质,加强交通行政执法队伍建设,逐步推行交通行政执法资格考核制度,根据交通部交体法[1996]36号文《交通行政执法人员三年岗位培训工作计划》通知精神,在交通部教育司、安监局的组织下,编写了水上安全监督执法人员岗位培训教育计划、大纲,并按编委会制定的教育计划、大纲的要求,组织编写了《水上安全监督实用法规教程(海上)》。这套教材体现岗位培训和成人教育的特点,内容丰富,资料较新,有一定的法学理论知识,突出了水上安全监督法律体系和国际海事组织条约的特点。对造就一支既有文明服务意识,又有专业知识和法律知识的水监执法队伍具有十分重要的现实意义。

本书编写工作得到了交通部安监局、青岛、广州海监局、珠海市海监局、山东省港监局的大力支持。

本书由青岛海监局毛勇和主编,珠海市海监局、山东省海监局、广州、青岛海监局部分同志参编:第一章由张一胜执笔,第二章由龚佑力执笔,第三章由许光玉执笔,第四章第一节由强颖执笔,第四章第二节及第八章第一节由侯利民执笔,第四章第三节、第八章第三节、第九章由毛勇和执笔,第四章第四节、第八章第二节由于海涛执笔,第五章由王林才执笔,第六章由李积军执笔,第七章由郑东兵执笔。全书最后由毛勇和统稿,青岛海监局熊国武主审。

本书主要介绍了水上安全监督行政执法人员常用的十六个法律、法规和规章。

由于编写时间短促,掌握资料不全,水平有限,错误之处在所难免,敬请专家、学者和广大读者提出宝贵意见。对于在编写、校审、录入及组织过程中给予大力支持的有关同志,谨表示衷心的感谢!

水上安全监督执法人员岗位培训教材编审组

1997年5月

目 录

第一章 海上交通安全法	1
第一节 概述.....	1
第二节 船舶和船员管理.....	5
第三节 安全保障.....	10
第四节 海难救助与海上交通.....	17
第五节 法律责任.....	23
第二章 海洋环境保护法	29
第一节 概述.....	29
第二节 防止海洋环境污染的管理.....	35
第三节 污染损害海洋环境的法律责任.....	50
第三章 海商法	56
第一节 概述.....	56
第二节 船舶.....	57
第三节 船员.....	62
第四节 船舶租用合同和保险.....	65
第五节 船舶碰撞.....	73
第六节 海难救助.....	77
第七节 共同海损.....	82
第八节 海事赔偿责任限制.....	84
第九节 时效和涉外关系的法律适用.....	90
第四章 船舶管理	94
第一节 船舶登记条例.....	94

第二节	船舶安全检查规则·····	113
第三节	船舶签证管理规则·····	130
第四节	外轮管理(对外国籍船舶管理规则)·····	142
第五章	船员管理·····	160
第一节	海船船员考试发证规则·····	160
第二节	海员证管理·····	187
第六章	防止船舶污染海域·····	200
第一节	防止船舶污染海域管理条例·····	200
第二节	防止拆船污染环境管理条例·····	230
第七章	船舶装载危险货物监督管理规则·····	240
第一节	概述·····	240
第二节	装载危险货物船舶的申报与作业·····	242
第三节	船舶装载危险货物的监督管理·····	251
第四节	处罚·····	260
第八章	航行保障·····	263
第一节	航标条例·····	263
第二节	海上航行警告和航行通告管理规定·····	272
第三节	关于外商参与打捞中国沿海水域沉船沉物 管理办法·····	281
第九章	海上交通事故调查处理条例·····	292
第一节	概述·····	292
第二节	海上交通事故报告·····	295
第三节	海上交通事故调查·····	301
第四节	海上交通事故处理与调解·····	312
第五节	法律责任·····	318
第六节	海事签证·····	319
附:	海上交通事故调查处理案例·····	322

第一章 海上交通安全法

第一节 概 述

《中华人民共和国海上交通安全法》(以下简称《海上交通安全法》)是我国海上交通管理的第一部法律。它的颁布,标志着我国海上交通法制进入了一个新的阶段,对保证海上交通的科学管理,促进文明生产和维护良好秩序,保障交通安全,促进经济建设和维护国家权益产生巨大的作用和深远影响。《海上交通安全法》是调整和制约有关海上交通安全各种行为和相互关系的准则和规范。它规定了船舶、设施和人员在海上航行、停泊和作业必须具备的技术条件、应该享受的权利和各自承担的义务,规定了主管机关对海上交通安全的指挥管理职责,以及违法者应承担的法律责任,它直接授权中华人民共和国港务监督机构对沿海水域的交通安全实施统一监督管理,是我国海上交通安全管理和港务监督实施行政管理的基本法律。

一、立法必要性

我国位于亚洲东部,太平洋西岸,大陆海岸线北起鸭绿江口,南至北仑河口,全长约 18000 多 km,沿海岛屿星罗棋布,大小岛屿共有 6000 多个,岛屿海岸线 14000 多 km,全部海岸线共 32000 多 km,漫长而曲折的海岸线,形成诸多天然的良

港和避风港湾,目前我国大陆沿海共有 700 多个港口,各种营运船舶 40 万余艘,总吨位超过 4000 万 t。

我国海域辽阔,资源丰富,为发展海上运输和其他各项事业提供了极其有利的条件,随着我国国民经济的发展,我国海上各项事业发展迅猛,中国远洋船队航行于世界各地,到达 150 多个国家和地区的 1100 多个港口,年货运量 2 亿 t 以上,已成为名副其实的世界航运大国。由于我国海上各项事业的飞速发展,每天进出我国港口和在我国沿海水域航行、停泊、施工、作业的中外各种船舶的数目急剧增长,船舶密度越来越大,各项作业活动不可避免地相互影响,甚至发生激烈的冲突。特别是“十年动乱”的破坏和影响,出现法制观念不强、有章不循、不讲科学、不讲安全等现象,在管理机构方面也存在政出多门,各自管理的混乱状态,致使海上交通秩序混乱,事故不断发生。如“渤海 2 号轮”的沉没,“大庆 53 轮”、“莲花城轮”的爆炸等,都给人民生命财产造成极其严重的损失。所有这些都急需用健全的法制,进行有效的调整、管理和制约,因此各级领导和人民群众普遍呼吁尽快健全海上法制,统一法令,扭转海上交通混乱局面。根据国务院的指示,1979 年 10 月 15 日,由交通部牵头,会同总参、海军、石油部和原国家水产总局共同组成“海上交通安全法起草委员会”负责起草,1981 年 9 月,《海上交通安全法》第一稿拟出后,广泛征求意见,后经十几稿修定后,由国务院进行审核。1983 年 9 月 2 日由第六届全国人民代表大会常务委员会第二次会议通过,国家主席李先念批准公布,1984 年 1 月 1 日起施行。

二、《海上交通安全法》的适用范围

《海上交通安全法》第 2 条规定:“本法适用于在中华人民共和国沿海水域航行、停泊和作业的一切船舶、设施和人员以

及船舶、设施的所有人、经营人。”明确规定了该法的适用范围,列明了行政管理对象。中华人民共和国建国以来,国务院(前政务院)和交通部制定和颁布了一系列对港口和船舶的安全管理规定,1954年政务院通过《中华人民共和国海港管理暂行条例》。《暂行条例》在颁布后一直至《海上交通安全法》实施,在这30年时间里,发挥着重要的作用,但它所调整的仅是对港口和港内设施、航道、船舶的监督管理,而海上交通安全管理则不是它的调整范围。因此《海上交通安全法》将管辖范围自港口、港内扩大至沿海水域,即中华人民共和国沿海的港口、内水和领海以及国家管辖的一切其他海域都是管辖范围,并将管理对象扩大到“在沿海水域航行、停泊和作业的一切船舶、设施和人员以及船舶、设施的所有人、经营人”,使管理更全面、更科学,为加强整个海上交通安全管理提供了法律依据。

关于管辖范围中的沿海港口,按照国际通常公认的原则,海河相接处河口的第一个港属沿海港口,第一个港口以上的港口均属内河港。“沿海港口”是指我国沿海岸线的所有港口,包括一些河口港,如上海、天津、广州港。“内水”系指领海基线以内向陆地一侧的水域。“领海”的宽度从领海基线向外算起为12n mile(海里)。至于领海以外的渔区、专属经济区、大陆架范围,现已由其他法规正式颁布,但由于制定《海上交通安全法》时尚未对外公布,在法中对这一管辖宽度仅作了既原则又灵活的规定,称为“国家管辖的一切其他海域”。

《海上交通安全法》同时对“船舶”、“设施”概念作了定义。船舶是指各类排水或非排水船、筏、水上飞机、潜水器和移动式平台。设施是指水上水下各种固定或浮动建筑、装置和固定平台。平台是海洋上作业的新生事物,在海上交通安全中占有十分重要的位置。对船舶的管理有传统的历史,对平台

的管理则是随着它的出现而开始的。在我国沿海,随着渤海、东海和南海海底的石油勘探、开采,平台的出现不断增多,为了适应这种情况,《海上交通安全法》根据平台的特性,将移动式平台列入船舶的范围,一切按船舶的要求进行管理,将固定式平台列入设施的范围。《海上交通安全法》对平台的海上拖带、平台上的人员配备等作了规定,如第 16 条规定“大型设施和移动式平台的海上拖带,必须经船检部门进行拖航检验,并报主管机关核准”,第 18 条规定“设施应当按照国家规定,配备掌握避碰、信号、通信、消防救生等专业技能的人员”。

三、《海上交通安全法》的主管机关

为维护国家主权,保障海上交通安全,世界各海洋国一般都建立专门的管理机构,对海上安全实施监督管理,不同的国家,其主管部门业务范围也有所区别。

《海上交通安全法》第 3 条规定“中华人民共和国港务监督机构,是对沿海水域的交通安全实施统一监督管理的主管机关。”明确了我国的海上安全监督管理机构。“中华人民共和国港务监督机构”是我国整个的港务监督系统,包括各港务监督、港航监督和航政机关,尽管名称不同,但其性质、任务和职责都是一样的。港务监督系统的最高机关是交通部港务监督局,现称交通部安全监督局,对外称“中华人民共和国港务监督局”。交通部安全监督局领导全国内河和沿海各港务监督、港航监督和航政机关的工作,负责全国水域交通安全的监督管理。

港务监督机构最早成立于 1952 年,随着社会的发展,国家体制改革的不断深入,交通部为加强海上交通安全秩序的管理,改变政企合一的管理体制,从 1986 年开始,把原设在港务部门和航道部门的港务监督机构和航标测量部门从企业中

分划出来,在沿海先后组建了大连、上海、广州等海上安全监督局,实行交通部、地方双重领导,以部为主的管理体制,使海上安全监督局的职能从企业向社会转化,便于交通部集中精力,加强队伍的建设,更利于依法行政。

《海上交通安全法》等有关法规以“法”的形式规定了港务监督机构是代表政府统一行使水上交通安全管理的职能机构,也确定了港务监督所负有的职责。

第二节 船舶和船员管理

一、船舶管理

船舶,在日常生活中是一个广义的概念。它包括了航行于江、河、湖、海上的一切船舶。船舶的概念在不同的法律规范中有所不同,在《海上交通安全法》中,船舶是指各类排水或非排水船、筏、水上飞机、潜水器和移动式平台。船舶管理在航运管理中处于十分重要的地位,《海上交通安全法》和交通部颁布的一系列单行法规,都对此作出了具体规定。

(一)船舶登记

船舶登记是国家的船舶登记机关按照该国的法律或规章,对该国国家、法人、自然人所拥有的船舶和该国法律准予接受的船舶所进行的注册登记。船舶只有通过登记,才能在法律上确定它所具有的法律地位和确认其应有的权利和义务。目前世界各国法律都要求船舶必须进行登记,国际上有关公约对船舶必须进行船舶登记和具有国籍证书相当重视,《1958年日内瓦公海公约》(《Geneva Convention on the High Seas, 1958》)第5条和《1982年联合国海洋法公约》(《United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982》),以下简称

《海洋法公约》),第 91 条都规定“每个国家应确定对船舶给予国籍、船舶在其领土内登记及船舶悬挂该国旗帜的条件。船舶具有其有权悬挂的旗帜所属国家的国籍。国家和船舶之间必须有真正联系”,“每个国家应向其给予悬挂该国旗帜权利的船舶颁发给予该权利的文件”。

《海上交通安全法》和 1994 年国务院发布的《中华人民共和国船舶登记条例》作了规定:船舶必须持有船舶国籍证书,或船舶登记证书,或船舶执照;船舶经依法登记,取得中华人民共和国国籍,方可悬挂中华人民共和国国旗航行,未经登记的,不得悬挂中华人民共和国国旗航行;船舶所有权的取得、转让和消灭,应当向船舶登记机关登记,未经登记的,不得对抗第三人。在目前的船舶登记实践中,实际上要求船舶持有船舶国籍证书和船舶所有权登记证书,取消了船舶登记证书和船舶执照。中华人民共和国港务监督局所属各港的港务监督是具体实施船舶登记的主管机关,其中,渔船和为渔业生产服务的船舶由渔港监督登记,其他船舶和平台由港务监督登记。

(二)船舶证书

《海上交通安全法》第 4 条规定:船舶和船上有关航行安全的重要设备必须具有船舶检验部门签发的有效技术证书;第 5 条规定:船舶必须持有船舶国籍证书、或船舶登记证书、或船舶执照;第 17 条规定:主管机关发现船舶的实际状况同证书所载不相符合时,有权责成其申请重新检验或者通知其所有人、经营人采取有效的安全措施。船舶处于良好的技术状态,且保证安全航行的先决条件。船舶检验是对船舶技术条件进行鉴定的过程,船舶证书则是船舶被检验时的技术状况的证明文件。目前有关要求具备船舶证书的国际公约主要有《1974 年国际海上人命安全公约》及其 1978 年议定书、

《1966 年国际船舶载重线公约》、《1973 年国际防止船舶造成污染公约》及其 1978 年议定书和《1969 年国际船舶吨位丈量公约》。船舶证书证明船舶的构造、设备等,已经经过船舶检验部门检验,符合公约的要求,船舶具备国际航行的安全条件。

由港务监督签发的国际航行船舶证书主要有:船舶国籍证书、油污损害民事责任保险或其他财务保证书。

(三)对外国籍船舶的管理

由于内水置于一国绝对主权控制之下,一国内水是否允许外国籍船舶进入,由该国法律规定。《海上交通安全法》规定,外国籍非军用船舶,未经主管机关批准,不得进入中华人民共和国的内水和港口。但是,因人员病急、机件故障、遇难、避风等意外情况,未及获得批准,可以在进入的同时向主管机关紧急报告,并听从指挥。因此,外国籍船舶进入我国内水和港口,除特殊情况外,必须事先申请港务监督机关批准,具体做法是在预定进入 7 日之前,通过代理向预定抵达港的港务监督呈报“外国籍船舶进口申请书”,办理审批手续、外国籍船舶进出我国开放港口时,为保证港口船舶安全,维护国家主权和国境治安,查禁走私、防止疫病传播,由港务监督、海关、边防和卫生检疫等部门按各自的工作职责范围,对船舶、船员、旅客、货物及行李物品进行检查和办理有关手续。

《海上交通安全法》规定:外国籍船舶进出中华人民共和国港口或在港内航行、移泊以及靠离港外系泊点、装卸站等,必须由主管机关指派引航员引航。船舶引航是随着航运事业的发展而健全起来的一种管理制度,是船舶安全航行保障的重要手段。引航分为强制引航和服务性引航,当前世界各国对外国籍船舶普遍实行的是强制引航制度。

(四)船舶签证