

亚太地区海上搜救讲习班
及专家工作组会议文集

(1984年10月15—20日)

天津市航海学会出版

**亚太地区海上搜救讲习班
及专家工作组会议文集**

(1984年10月15—20日)

天津市航海学会出版

出版说明

国际海事组织于一九八四年十月十五日至二十日在雅加达举办了亚、太地区海上搜救讲习班及专家工作组会议。包括我国在内共有三十二个国家和地区、四个国际组织的代表参加会议。

专家工作组会议系协商亚、太地区有关搜救的一些具体问题，本文集不作介绍。

讲习班共作了十三篇报告，内容比较广泛。但是，除了“国际海事组织及其活动”和“国际海事组织的技术援助计划”两篇外，其它十一篇报告都是以搜救为中心内容的。它们介绍了搜救公约、汉堡搜救会议的决议、民航搜救服务、搜救手册、搜救通信和海上医疗紧急事件等国际间较普遍接受的搜救指导原则和做法；澳大利亚、苏联、美国和国际救生艇会议代表还介绍了本国的搜救组织、船舶报告制度、搜救人员培训和一些西欧国家开展得比较普遍的志愿搜救组织。

由于当前世界性海运贸易中普遍存在着管理不良、船舶和设备维护差以及船员素质达不到标准等缺点，在500总吨以上的船舶中每年约有250艘失事。从下列统计中，可以看出这个问题是比较严重的：

年 份	全损船舶艘数	全损船舶吨数	全损船舶占营运船舶 (%)
1959	100	338,070	0.28
1979	278	2,258,211	0.56
1981	248	—	0.39

因此，提高国际海运安全除了三个主要方面，即航运管理、船舶维护、船员培训需要改善外，搜救工作在组织上和力量上的加强也是刻不容缓的。基于国际上的这种情况，结合我国的实际需要，交通部近年来正努力加紧搜救方面的建设和筹划。

为了适应这种形势，我们出版这次亚、太地区海上搜救会议中讲习班部分报告。虽然它们都是一般性介绍，但是我们认为，它对广大船员和负责搜救工作的人员来说，可以了解到国际海上搜救组织的结构、搜救工作的基本要求、搜救人员培训和统计等大概情况，对提高我国的搜救工作会有好处。

编 者

目 录

1979年国际海上搜寻救助公约的条款和目的

.....W.de Goede (国际海事组织) (1)

1979年国际海上搜寻救助会议通过的决议

.....J.L.Thompson (国际海事组织) (12)

航空搜寻救助服务.....J.N.Bradbury (国际民航组织) (24)

国际海事组织搜救手册及商船搜救手册

.....J.L.Thompson (国际海事组织) (34)

海上搜寻救助组织.....茅根滋男 (日本海上保安厅) (45)

海上搜救通信和海上医疗紧急事件

.....V.R.Y.Winkelman (瑞典) (48)

船舶报告制度和海上搜救.....R.D.Mc Culloch (澳大利亚运输部) (56)

海上搜救工作.....G.N.Fedtchenko (苏联) (62)

培训海上搜救人员.....Joseph R.Finelli (美国海岸警备队) (69)

志愿搜救组织.....J.Atterton (国际救生艇会议) (73)

最低费用系统.....J.Atterton (国际救生艇会议) (76)

附 件

(1) 美国海岸警备队培训中心国家搜救学校毕业生表..... (82)

(2) 美国海岸警备队搜救统计..... (83)

(3) 西太平洋救助协调中心..... (103)

1979年国际海上搜寻救助公约的条款和目的

国际海事组织 W·de Goede

1、引言

1910年9月23日一些主要海运国家通过《统一海上救助法规中某些规定的国际公约》，它通常被称为1910年布鲁塞尔救助公约。

该公约第11条将海上皆兄弟的传统列入国际法规，条文说：“船长只要在不危及本船船员及旅客的情况下有责任对任何在海中被发现有生命危险的人，即使是敌人，进行援救”。公约还要求缔约国通过国内法规实施该条款。

对海上遇险人员提供援救的义务在别的公约中也有写明，特别是国际海上人命安全公约和1958年公海公约。

这些文件彼此间没有矛盾，几个公约重复同一原则，不仅不会产生不一致，而且加重了法律义务，给传统作法增加了约束力。

2、国际海上人命安全公约

在国际海事组织建立后，其第一项重要工作就是召开海上人命安全会议，通过海上人命安全公约。那次会议还通过一些要求该组织采取适当行动以促进海上搜寻救助工作的建议，例如：

缔约国应建立海岸电台在无线电报及电话的遇险频率上，以及在救生艇使用的频率上保持连续守听；

国际海事组织、国际民航组织、国际电信联盟和世界气象组织应联合从事研究有关搜寻救助的计划和提供的问题；

国际海事组织、国际民航组织、国际电信联盟和世界气象组织应紧急考虑在飞机和遇难中的船舶之间建立通信联系的最佳方法；

缔约国应鼓励所有船舶参加为搜寻救助而建立的商船船位报告制度。船舶使用该制度应予以免费；

各国政府应鼓励船舶装备应急无线电示位标。

目前有效的1974年海上人命安全公约第五章是对海船船长的要求，也是对各缔约国政府的要求。缔约国政府应保证“为海岸警戒值守和救助海上遇难人员作出必要安排”。其中“安排”一词系包括为遇难人员定位和救助所必需的海上安全设施的建立、操作和维护。

海船船长在收到表明有船只、航空器或救生艇遇险的遇险电文时，不论何种来源，均应全速驶往遇险人员进行援救。如果不可能去，或者由于客观环境而考虑不需要去，则有责任将不去援救遇险人员的理由记入航海日志中。

3、目前搜寻救助工作的组织

搜寻救助工作的协调和管理，目前各国都是根据自己的需要来组织，根据自己的应变能力来发布命令的。因此，其结果是各国制订的组织方案不尽相同。在世界范围内，这种组织系统的不同和缺乏统一、标准的程序给工作带来了困难，特别是在初起告警阶段。有时，它

还会造成搜寻救助设施使用上的浪费或不必要的重复。

有些地区的邻近国家作出了区域性的、行之有效的安排，商定了电信联系方法和标准程序，并接受了遇险案件发生时进行协调和管理的责任区域、经验交流和负责搜救工作人员的经常接触，能帮助解决可能发生的工作上的困难，有利于地区系统的有效性。

4、搜寻救助专家小组

根据1970年10月美国主办的搜寻救助讨论会的建议，国际海事组织海上安全委员会组织了搜救专家小组，受命起草国际海上搜寻救助公约。其目的是：

最大程度地使程序标准化；

有利于各国搜救组织间的直接联系；

保证搜救中的海面单位和空中单位间有效地合作；

如果需要的话，能给搜救组织的发展提供指导。

在1973年5月至1977年6月之间，该小组开了五次会议，并制订了下列文件：

国际海上搜寻救助公约草案一份；

技术性附件一份，作为公约草案的整体部分；

大会决议草案。

这些文件经海上安全委员会1978年4月的三十八届会议批准，并散发给各成员国政府和将被邀请参加会议的国际组织。

5、1979年海上搜寻救助会议

会议于1979年4月9—27日在汉堡召开，有五十三个国家、一个国际海事组织联系会员的观察员和九个政府间和非政府间组织的观察员参加。

会议一致通过1979年国际海上搜寻救助公约和作为公约整体部分的附件。会议还通过了八项决议。

公约的主要目的是促进世界上搜救组织之间和参加海上搜救工作者之间的合作。

6、公约条文

公约共八条（见附表1）。

除一般性条文外，公约详细阐述公约已生效的国家的义务。

一般义务（第一条）

各缔约方必须采取一切必要的措施，以全部实施本公约及其附件。

其他条约及解释（第二条）

此条规定：本公约的任何规定不得损害海洋法的编纂和制订，也不得损害任何国家目前和今后就海洋法以及沿海国和船旗国的管辖权的范围所提出的要求和法律上的意见。另外，其他公约所规定的船舶义务和权利予以保留，例如1910年布鲁塞尔公约和1974年海上人命安全公约。

修正案（第三条）

公约可以通过在国际海事组织内对提议进行审议、修正，也可以通过本组织召开会议进行审议而进行修正。

在这两种方法内，修正案的通过可以有明示修正程序或默示修正程序。

在通过明示修正程序的情况下，提议的修正案必须有三分之二的缔约方接受方能生效。

这种程序适用于条文的修正和公约附件中一些特定的基本条款。例如，搜救区的建立，必须援救海上任何人而不论其国籍、身份或环境，与别国在搜救工作中的协调以及批准他国搜救单位进入其领土。

除此以外的技术性条款可以通过默示程序修正，即通知秘书长反对该项修正案的缔约方不足三分之一。

缔约方，不论其是否为本组织会员，均有权参加海上安全委员会对提议的修正案的审议（扩大的海上安全委员会）。

生效（第五条）

根据第五条规定，公约应在十五个国家成为缔约方之日后满十二个月生效。1984年6月已有约占全世界船舶吨位三分之二的十五个国家成为缔约方，因此公约将于1985年6月22日生效。

下列各国已接受公约：

阿尔及利亚	加拿大	荷兰
阿根廷	智利	挪威
澳大利亚	丹麦	瑞典
巴巴多斯	法国	英国
巴西	西德	美国

7、公约的附件

作为公约组成部分的附件共分六章：

- 1) . 名词和定义
- 2) . 组织
- 3) . 合作
- 4) . 准备措施
- 5) . 工作程序
- 6) . 船舶报告制度

各章内容见附表2。

8、第一章 名词和定义

第一章对公约附件中使用的名词给予定义：

搜救区域 在规定的范围内提供搜救服务的区域。

救助协调中心 在搜救区域内负责推动各种搜救服务有效地组织起来和协调搜救工作的指挥单位。

救助分中心 在搜救区域中的一特定区域内为辅助救助协调中心而设置的、隶属于该中心的单位。

海岸值守单位 指定为对沿海地区船舶安全保持值守的固定或流动的陆上单位。

救助单位 由受过训练的人员组成并配有适于迅速执行搜救工作的设备的单位。

现场指挥 指定在特定搜救区域内对搜救工作进行协调的救助单位的指挥人。

海面搜寻协调船 指定在特定搜寻区域内对海面搜救工作进行协调的非救助单位的一艘

船只。

- | | |
|------|-------------------------------|
| 紧急阶段 | 根据具体情况,指不明、告警或遇险阶段的统称。 |
| 不明阶段 | 对船舶和船上人员的安全处于不明状况。 |
| 告警阶段 | 对船舶和船上人员的安全产生令人忧虑的状况。 |
| 遇险阶段 | 有理由确信船舶或人员有严重和紧急危险而需要立即援救的状况。 |
| 迫降 | 系指航空器被迫进行水上降落。 |

9、第二章 组织

本章阐述搜救组织的基本结构,特别是缔约方的责任以及为建立搜救组织应采取的行动。

搜救服务

2.1节规定缔约方须保证为在其海岸附近的遇险人员提供适当搜救服务作出必要的安排。

在1960年及1974年海上人命安全公约的第五章规则15中有相近似的要求,但更广泛。原文如下:

“(1)每一缔约国政府须保证为海岸值守和为在其海岸附近的遇险人员进行救助作出必要的安排。这种安排应包括在可行和必要的条件下,考虑到海运交通密度和碍航物的情况下,建立、调度和维护海上安全设施,并应尽可能配备为遇险者定位和救助用的适当手段。”

2.1节还要求:搜救区域应由有关缔约方达成协议而建立。但是,大家都知道所有有关缔约方不易达成一致协议。在这种情况下,这些缔约方须尽他们最大的努力在提供搜救服务的等效、全面协调的相应安排上达成协议。

为了易于在搜救区域的范围大小上达成协议,公约还规定:搜救区域的划分不涉及并不得妨碍、损害国家之间边界的划分。

各缔约方应作出安排,对遇难呼叫能作出迅速反应并必须紧急行动,对遇险人员提供最适当的援救,不论其国籍、身分或环境如何。

应向国际海事组织秘书长提交的资料

各缔约方须向国际海事组织秘书长提交下列资料及以后重要变动的资料:

- 1) · 全国性的海上搜救服务部门;
- 2) · 已建立的救助协调中心的地点,它们的电话和电传号码及所负责的区域;
- 3) · 由它们指挥的主要救助单位;
- 4) · 缔约方之间就搜救区域达成的协议,或者就搜救服务的等效、全面协调达成的协议。

秘书长须将上述资料通知其他各缔约方。

搜救设施

2.2及2.3节要求各缔约方通过建立救助协调中心(RCC)和其认为适当的救助分中心(RSC)并划定分中心的责任区域,从而对其搜救设施和部门进行全疆性的协调。

各缔约方须保证每一救助协调中心及救助分中心具备适当的手段,用于:

通过海岸电台或其他来源接收遇险通信；

与其所属的救助单位进行联系，以及与其邻近区域内的救助协调中心及救助分中心进行联系。

救助单位

根据 2.4 及 2.5 节，各缔约方应指定国家的或其他公私服务设施，或其中所属的一部分作为救助单位，或者如不适于作为事业救助单位但能参加救助工作，则可作为搜救组织的组成部分。

每一救助单位都须配备适当的设备并应配备与从事同一工作的其他单位进行迅速而可靠联系的通信设备。

救生用品

内装救生用品，可投给遇险者的容器及包件应有颜色标记，以说明其内装物：

红色 医疗用品及急救设备；

蓝色 食物及水；

黄色 毛毯及防护衣服；

黑色 杂项用品。

用同一容器或包件装多种用品时，应同时使用各种颜色标记。

救生用品使用说明书应装在可投抛的容器或包件内。说明书应使用英文和至少其他两种文字。

10、第三章 合作

国家间的合作

除了要求各缔约方协调属于其本身的搜救组织外，第三章还建议其搜救工作应与邻近国家相配合。公约建议：在适用的国家法律约束下，应批准其他缔约方的救助单位为了从事搜救工作立即进入或越过其领海或领土。

公约规定：这种情况下的搜救工作只要可行，须由批准进入的缔约方的合适的救助协调中心或救助分中心来担任协调。

缔约方为了搜救目的而希望其救助单位进入或越过另一缔约方的领海或领土时，须向该另一缔约方的救助协调中心或其他指定的当局发出请求。该请求须详细说明计划、任务及其必要性。

收到请求的缔约方必须：

立刻告知已收到请求；

尽快说明执行该计划的条件。

可是，为了避免不必要的延误和手续，建议各缔约方就救助单位进入或越过对方领海或领土的条件与邻近国家事先订立协议。

公约还建议每一缔约方应授权其救助协调中心：

向其他救助协调中心请求提供可能需要的协助；

对于他国搜救单位进入或越过其领海或领土的请求，给予必要的批准，为加快这种进入，与海关、移民或其他当局作出必要的安排。

公约还建议与邻近国家订立协议，包括：

- 合办设施；
- 建立共同的程序；
- 进行联合训练及演习；
- 定期检查国家间的通信电路；
- 救助协调中心人员的联络访问；
- 交换搜救情报。

与航空服务的协调

公约要求各缔约方保证海上服务与航空服务间最密切而可行的协调，以便在其搜救区域内或其上空提供最有力和有效的搜救服务。

如属可行，应建立联合救助协调中心及救助分中心，为海上和航空两方面服务。

如果海上和航空救助协调中心是分设的，而且又是为同一区域服务时，须保证两者最密切而可行的协作，并尽可能地为海上服务和航空服务建立共同的程序。

11、第四章 准备措施

本章讲的是救助协调中心及救助分中心应采用的准备措施以及救助单位的准备状态。

资料准备的要求

每一救助协调中心及救助分中心都必须备有与其区域有关的最新资料，包括下列：

救助单位及海岸值守单位；

对搜救工作可能有用的应变能力，如运输设备和燃料供应；

在搜救工作中可能使用的通信工具；

航运代理、领事当局、国际组织及其他可能协助取得有关船舶重要情报的机构的名称、电报和电传挂号、电话及电传号码；

可能有助于搜救工作的一切无线电台的位置、呼号或海上移动业务识别信号、值守时间和频率；为搜救区域发布气象预报和警报的所有海岸电台的位置、呼号或海上移动业务识别信号、值守时间和频率；

保持无线电守听部门的位置和守听时间以及守听频率；

可能被误认为未定位或未报告的沉船残骸的物体；

存放可投抛的应急救生用品的地点。

每一救助协调中心及救助分中心都应能迅速取得在其区域内可能向遇险船舶或人员提供援救的船舶的位置、航向、航速及呼号或船舶电台识别信号。

每一救助协调中心或救助分中心还必须备有大比例尺标绘图。

工作计划或实施要领

每一救助协调中心及救助分中心都必须作出在其区域内进行搜救活动的详细计划或实施要领。他们应尽可能对用于搜救工作的（包括其他国家提供的）船舶、航空器及车辆的维修和加油作出安排。

计划或实施要领内应列出有关在本区域内从事搜救工作时所采取的各种行动的详细内容。包括：

- 1) · 进行搜救工作的方式;
- 2) · 现有通信系统及设备的使用;
- 3) · 根据情况与其他救助协调中心或救助分中心联合采取的行动;
- 4) · 向海上船舶和在航路上的航空器告警的方法;
- 5) · 被指派担任搜救工作的人员的职责和权限;
- 6) · 因气象或其他情况需对设备可能进行重新部署;
- 7) · 取得与搜救工作有关的重要情报,如相应的航海通告、天气及海况报告,以及预报的方法;
- 8) · 根据情况从其他救助协调中心或救助分中心取得可能的协助,包括船舶、航空器、人员或设备的方法;
- 9) · 帮助赴援船舶或其他船舶与遇险船舶会合的方法;
- 10) · 帮助迫降航空器与海面船舶会合的方法。

救助单位的准备状态

每一被指定的救助单位,必须保持处于与其任务相适应的准备状态,并应让相应的救助协调中心或救助分中心随时了解其准备情况。

12、第五章 工作程序

关于紧急事件的情报

各缔约方须保证在国际遇险频率上连续保持认为可行和必要的无线电值守。

海岸电台收到遇险呼叫或电文,必须采取下列行动:

- 1) · 立即通知适当的救助协调中心或救助分中心;
- 2) · 根据需要在—个或几个国际遇险频率上或任何其他适当的频率上予以重播;
- 3) · 如果没有发过自动报警信号,应在重播以前先发自动报警信号;
- 4) · 采取主管当局决定的下一步行动。

任何搜救组织的组成部分在确信某—船舶处于紧急状态时应尽快将现有情报传递给有关救助协调中心或救助分中心。

救助协调中心或救助分中心须分析这种情报,确定其紧急的阶段和所需搜救行动。

紧急阶段

为了便于工作,分为三个紧急阶段:

- 1) · **不明阶段:** 船舶过期不到或者没有发出预计船位或安全报告时;
- 2) · **告警阶段:** 在不明阶段之后,试图与船舶建立联系失败,向其他有关方面查询未成功时,或者得到情报说明船舶的操纵能力受到损害,但没有达到遇险的程度;
- 3) · **遇险阶段:** 得到可靠情报说明船舶或人员遇险并需要立即援救时,或者在告警阶段之后,当试图与船舶建立联系和作了更广泛的调查未成功,说明船舶有遇险的可能时,或者当得到情报说明船舶的操纵能力达到可能遇险的程度时。

在紧急阶段中救助协调中心和救助分中心的工作程序

—经宣布紧急阶段,救助协调中心或救助分中心必须根据紧急程度采用下列工作程序:

- 1) · **不明阶段:**

着手调查以确定船舶安全或宣布告警阶段开始。

2) · 告警阶段:

扩大对失踪船舶的调查;

向适当的搜救服务部门告警;

在特定情况下,如必要则开始采取遇险阶段的行动。

3) · 遇险阶段:

依照第四章 4.2 节所述的工作计划或实施要领开始行动;

适时地估计船位不明程度,从而确定应搜寻的区域范围;

通知船东或船舶代理人并随时告知其进展情况;

通知可能需要其协助的或可能与工作有关的其他救助协调中心或救助分中心;

在开始阶段,应要求非搜救组织下属单位的航空器、船舶或服务部门提供可能作出的帮助,并应考虑到在大洋区域大多数遇险情况中,附近其他船舶对搜救工作有重要作用;

根据已有情报,确定概略的工作实施计划,并必须将计划通知现场指挥或海面协调船,且该计划必须依照情况变化随时作出修正;

通知有关的领事或外交当局,如果事件涉及难民或政治避难,则须通知主管的国际组织;

通知相应的事故调查当局;

在不再需要其援助时,则应通知被要求参加援救的航空器、船舶或其他服务部门以及现场指挥或海面搜寻协调船。

第五章 5.3.4 节是对位置不明的船舶搜救开始时的工作的程序。

救助协调中心或救助分中心有责任将已开始进行的搜救工作通知给被宣布处于紧急阶段的船舶。

涉及两个或几个缔约方的协调

在一个搜救区域内有两个或几个缔约方负责工作,而该区域的救助协调中心又提出请求时,每一缔约方都必须按照其工作计划或实施要领采取相应行动。

搜救工作的结束和中止

救助协调中心或救助分中心必须将紧急状态不再存在的情报通知已令其出动或通知过不明阶段或告警阶段的任何当局、单位或服务部门。

当处在遇险阶段中,救助协调中心或救助分中心从遇险船舶或其他适当渠道获悉紧急状态已不再存在,或者确定不应继续搜救,或者已无必要时,应中止搜救工作并通知已令其出动或通知过的当局、单位或服务部门。

搜救活动的现场协调

必须对救助单位或其他搜救赴援单位的活动进行协调,以保证最有效的成果。

现场指挥的指定及其职责

有关救助协调中心或救助分中心应尽早指定一个专业救助单位为现场指挥。如这种指定行不通,则现场单位应相互协商指定一个现场指挥。公约规定了现场指挥的职责,如确定搜寻方式,指派施救单位的工作以及协调现场搜救通信。

海面搜寻协调船的指定及其职责

如无专业救助单位（包括军用舰艇）担任现场指挥而只有若干商船或其他船舶参加搜救工作时，应尽早通过协商决定其中之一为海面搜寻协调船。

海面搜寻协调船应根据本船能力并尽可能多地负责完成现场指挥所列的任务。

最初行动和搜寻

收到遇险事件情报的单位应立即采取行动，或者向有可能援助的其他单位报警，并通知该区域的救助协调中心或救助分中心。

现场指挥或海面搜寻协调船有权根据情况变更搜寻区域和搜寻方式，但应将其行动及原因通知救助协调中心或救助分中心。

搜寻成功时，现场指挥或海面搜寻协调船应指挥其设备最适合的单位进行救助或提供必要的援助。

施救单位应将脱险人员数目、是否需要额外援助及该单位的目的地通知现场指挥或海面搜寻协调船。

搜寻成功时，现场指挥或海面搜寻协调船应立即通知救助协调中心或救助分中心。

救助协调中心或救助分中心通常应负责决定搜寻的结束，但在遥远的大洋区域或者负责的中心不能对工作进行协调时，可由现场指挥或海面搜寻协调船负此责任。

13、第六章 船舶报告制度

鉴于船舶报告制度对搜救工作的重要性，汉堡搜救会议决定在公约内列入本章。

但是，各缔约方均建立此种报告制度是不可能和不必要的。因此，本章属于建议性质。

总则

各缔约方在认为必要和可行时，应在其负责的搜救区域内建立船舶报告制度。

公约建议，拟建立船舶报告制度的缔约方应考虑国际海事组织有关船舶报告制度的建议，这一点很重要。

船舶报告制度应能提供最新近的船舶动态情报。在发生遇险事故时，这种情报便于：

缩短同船舶失去联系与开始搜救工作之间的时间间隔；

可迅速选择处于施救有利位置的船舶；

划定搜寻区域；

易于给没医生的船舶提供医疗援助或建议。

工作要求

为达到上述目标，船舶报告制度应该：

能从提供的航行计划报告及船位报告预测船舶动态；

保持航行标绘；

接收参加本制度船舶的定时报告；

简化制度的设计和工作；

使用国际统一的标准船舶报告格式和程序。

报告种类

船舶报告制度应包括以下几种报告，每种报告都应有船名、呼号或船舶电台识别信号。

航行计划报告：报告出发日期、时间和地点、前方停靠港、计划航线、航速和预计抵达日期及时间；

船位报告: 报告日期、时间、船位、航向和航速;

最后报告: 报告抵达目的地的日期和时间, 或者离开本制度的区域的日期和时间。

制度的运用

各缔约方应鼓励一切船舶参加这类船位报告制度, 并应在为搜救目的而被要求提供船位时接受这种要求。

大会第A·531(13)号决议

国际海事组织第十三届大会曾通过A·531(13)号关于船舶报告制度原则的决议。该决议录于后一篇文章中。

附表 1

1979年国际海上搜寻救助公约的条文		
条	文	标 题
1		一般义务
2		其他条约及解释
3		修正案
4		签署、批准、接受、核准和加入
5		生效
6		退出
7		保存和登记
8		文字

附表 2

1979年国际海上搜寻救助公约附件	
第一章 名词和定义	
第二章 组 织	
2.1	对提供和协调搜寻救助服务的安排
2.2	搜寻救助设施的协调
2.3	救助协调中心和救助分中心的建立
2.4	救助单位的指定
2.5	救助单位的设施和设备

第三章 合 作

- 3.1 国家间的合作
 - 3.2 与航空服务的协调
-

第四章 准备措施

- 4.1 资料准备的要求
 - 4.2 工作计划或实施要领
 - 4.3 救助单位的准备状态
-

第五章 工作程序

- 5.1 关于紧急事件的情报
 - 5.2 紧急阶段
 - 5.3 在紧急阶段中救助协调中心和救助分中心的工作程序
 - 5.4 涉及两个或几个缔约方的协调
 - 5.5 搜救工作的结束和中止
 - 5.6 搜救活动的现场协调
 - 5.7 现场指挥的指定及其职责
 - 5.8 海面搜寻协调船的指定及其职责
 - 5.9 最初的行动
 - 5.10 搜寻区域
 - 5.11 搜寻方式
 - 5.12 搜寻成功
 - 5.13 搜寻无效
-

第六章 船舶报告制度

- 6.1 总则
 - 6.2 工作要求
 - 6.3 报告种类
 - 6.4 制度的运用
-

1979年国际海上搜寻救助会议通过的决议

国际海事组织 J·L·Thompson

除国际海上搜寻救助公约外，会议还通过了下列决议：

- 决议 1 对提供和协调搜寻救助服务的安排
- 决议 2 关于参加船舶报告制度的费用
- 决议 3 船舶报告制度需要一个国际统一的格式和程序
- 决议 4 搜寻救助手册
- 决议 5 海上搜寻救助频率
- 决议 6 全球性海上遇险和安全体系
- 决议 7 搜寻救助服务和海上气象服务的协调
- 决议 8 促进技术合作

这些决议属于建议性质，一般地要求各成员国和国际海事组织采取行动。

决议 1

对提供和协调搜寻救助服务的安排

引言

国际海事组织为1979年国际海上搜寻救助会议作准备工作的专家小组在工作中同时考虑了海上搜救协调责任区域的划分问题。

考虑到海上和航空搜救服务间紧密合作的需要，该小组认为责任区域应尽可能与国际民航组织协议的、列入地区飞行计划中的航空服务责任区域相一致。

1977年9月，国际海事组织秘书长征询了参加国际民航组织航空计划的九十二个国家是否接受以他们承担航空协调责任的区域作为海上搜救责任区域的意见。另外，还征询了十四个国家是否接受承担在航空计划未包括的区域内协调海上搜救行动的责任。

由于在会议之前对世界范围的海上搜救区域得不到协议，因此必须在以后进一步作出安排。

搜救会议通过的决议内容

会议通过一项敦促各国在各海区内，不论其是否提供航空搜救服务，都应提供搜救服务协调的决议，该决议并敦促各国向国际海事组织提交有关其国家搜救服务部门的资料，以便通知各成员国政府。

会议要求国际海事组织继续与国际民航组织密切协作，以便协调航空和海上搜救的计划 and 程序；印发一切现有的海上搜救区域协议或等效的海上搜救服务协调的安排；建议和协助各国建立搜救服务部门。

国际海事组织采取的行动

国际海事组织决定以分区处理的方法为基础来制订一个完整的世界性计划，并且为此将海洋划分为下述各重要海区。在每一区域内请一个国家承担收集本区域内各国的海上搜救资料 and 协助制定本区域的搜救计划。

- 第 1 区 北大西洋
- 第 2 区 北海
- 第 3 区 波罗的海
- 第 4 区 东南大西洋
- 第 5 区 西南大西洋
- 第 6 区 东北太平洋
- 第 7 区 西北太平洋
- 第 8 区 东南太平洋
- 第 9 区 西南太平洋
- 第 10 区 印度洋
- 第 11 区 加勒比海
- 第 12A 区 地中海
- 第 12B 区 黑海
- 第 13 区 北冰洋

到目前为止，第 1 区（北大西洋）、第 2 区（北海）及第 11 区（加勒比海）均已制定了地区性临时搜救计划。

为了了解现有的搜救服务的性质和规模，国际海事组织向各成员国发出了征询函，要求他们提供这方面的资料。对国际搜救计划的重要性不能估计过高，最重要的还是各有关政府间的积极合作。

必须强调指出：世界搜救计划不应使参加的政府增加经济上或行政管理上的负担。计划的主要目的是确定在某一区域内发生遇险事件时应向哪一个当局告警。这样，它可以对附近的船舶和航空器所作的搜救行动以及专业救助单位的援助进行协调。

正如本文下面将讲到的，国际海事组织当前准备中的全球未来海上遇险和安全体系的实施，紧紧依赖于一个高效率的、制订得很好的国际搜救计划以及工作良好的、专门的救助协调中心。

决议 2

关于参加船舶报告制度的费用

引言

1960年国际海上人命安全会议通过第47号决议案“商船船位报告”，建议各缔约政府鼓励一切船舶在航行于为搜救目的而有收集船位安排的区域时报告其船位。

搜救会议通过的决议内容