



国际海事组织公约概览

袁林新 主 编
吴 编著

大连海运学院出版社

前 言

国际海事组织(IMO)是联合国系统内主管海上安全和船舶防污及其法律问题的专门机构,它所制订的一系列公约、议定书或协定(统称公约)反映了国际航运事业的发展、国际航运技术的进步和国际海事立法的历程。本书的目的是帮助广大远洋船员、港务监督人员、船舶检验人员、航海院校师生和其它有关人员了解 IMO 制订并保存的现行公约及其历年修正案的主要内容,读者通过阅读本书可以从总体上把握这些国际公约的发展历程、动向和趋势。同时,本书又兼具有资料性,在每个公约后均列有详尽的缔约国名单及其生效和加入日期(截止 1991 年 12 月 31 日止)。对于远洋船员而言,通过阅读本书可以了解船舶所到港口国是否已加入这些公约,注意遵守有关公约的要求;对于港务监督人员和船舶检验人员而言,可以了解来我国的外轮的船旗国是否已加入这些公约,从而有针对性地加强这些国际公约赋予的港口国管理工作和船舶检验工作。

为了使读者了解国际海事组织(IMO)的有关情况,方便大家对其所制订的公约的理解,本书特增加了《国际海事组织概况》,同时书末附有 IMO 便利运输委员会审定的《船舶必须持有的证书和文件清单及其依据》和《国际海事组织大事记》。

本书的最大特点是文字简炼、语言流畅、信息量大、涉及面广。书中只是对各公约及其修正案作一概括性的简介,没有过多地涉及其具体内容,对各公约的具体规定,读者可以查阅

《国际海事条约汇编》。因此,从这个意义上来说,本书又是该《汇编》的配套读物。

本书第二部分中的“民事责任与赔偿公约”和“其它公约”由王昊撰写,其余内容由袁林新撰写,全书最后由袁林新统稿。

由于作者掌握资料有限,疏漏舛误之处在所难免,恭请读者批评指正。

作 者

1992年12月

目 录

第一部分 国际海事组织概况	(1)
第二部分 国际海事组织公约概览	(13)
一、海上安全公约	(13)
(一)1974 年国际海上人命安全公约(SOLAS)	(13)
(二)1966 年国际载重线公约(LL)	(34)
(三)1971 年特种业务客船协定(STP)	(39)
(四)1973 年特种业务客船舱室要求 议定书(STPP)	(40)
(五)1972 年国际海上避碰规则 公约(COLREG)	(41)
(六)1972 年国际集装箱安全公约(CSC)	(46)
(七)1976 年国际海事卫星组织 公约(INMARSAT)	(49)
(八)1977 年国际渔船安全公约(SFV)	(52)
(九)1978 年国际海员培训、发证和值班 标准公约(STCW)	(54)
(十)1979 年国际海上搜寻救助公约(SAR)	(58)
二、海洋污染公约	(60)
(一)1972 年防止倾倒废物和其它物质污染 海洋公约(LDC)	(60)
(二)经 1978 年议定书修正的 1973 年国际防止 船舶造成污染公约(MARPOL 73/78)	(64)

(三)1969 年国际干预公海油污事件	
公约 (INTERVENTION)	(78)
(四)1973 年国际干预公海非油类物质污染	
议定书 (INTERVENTION PROT.)	(81)
(五)1990 年国际油污防备、反应和合作	
公约 (OPRC)	(83)
三、民事责任与赔偿公约	(84)
(一)1969 年国际油污损害民事责任	
公约 (CLC)	(84)
(二)1971 年设立国际油污损害赔偿基金	
公约 (FUND)	(88)
(三)1971 年海上运输核材料民事责任	
公约 (NUCLEAR)	(94)
(四)1974 年海上旅客及其行李运输雅典	
公约 (PAL)	(95)
(五)1976 年海事索赔责任限制公约 (LLMC)	(98)
四、其它公约	(99)
(一)1965 年国际便利海上运输公约 (FAL)	(99)
(二)1969 年国际船舶吨位丈量公约 (TM)	(104)
(三)1988 年制止危及海上航行安全非法行为公约	
(SUA) 和制止危及大陆架固定平台安全非法	
行为议定书 (SUA PROT.)	(107)
(四)1989 年国际救助公约 (SALVAGE)	(108)
第三部分 船舶必须持有的证书和文件清单	
及其依据	(110)
附 录 国际海事组织 (IMO) 大事记	(116)

第一部分 国际海事组织概况

国际海事组织(IMO)是联合国系统内主管海上安全和船舶防污及其法律问题的专门机构。它所制订的一系列公约反映了国际航运事业的发展,国际航运技术的进步和国际海事立法的历程。我们了解其概况及近期发展,有助于我们把握世界航运及其立法的动向,促进我国航运事业的发展。

1948年2、3月间,联合国在日内瓦召开了海运会议,讨论并于1948年3月17日通过了《政府间海事协商组织公约》,该公约于1958年3月17日生效。据此,各缔约国于1959年1月13日在伦敦召开了第一届大会,该组织正式成立。当时其名称为“政府间海事协商组织”(Intergovernmental Maritime Consultative Organization,缩写IMCO),后来根据1975年11月召开的第Ⅹ届大会的组织公约修正案,于1982年5月22日起更名为“国际海事组织”(International Maritime Organization,缩写IMO)。

IMO的宗旨是“在与从事国际贸易和航远的各种技术问题有关的政府规章和惯例方面,为各国政府提供合作机构;并在与海上安全、航行效率和防止及控制船舶对海洋污染有关的问题上,鼓励各国普遍采用最高可行的标准;……”。此外,它还有权处理与这些宗旨有关的行政和法律问题。

该组织由大会、理事会和四个主要的委员会组成,还有一个隶属于理事会的便利运输委员会(见图1)。截止1992年7

月, IMO 共有 137 个会员国和两个联系会员(香港和澳门)。

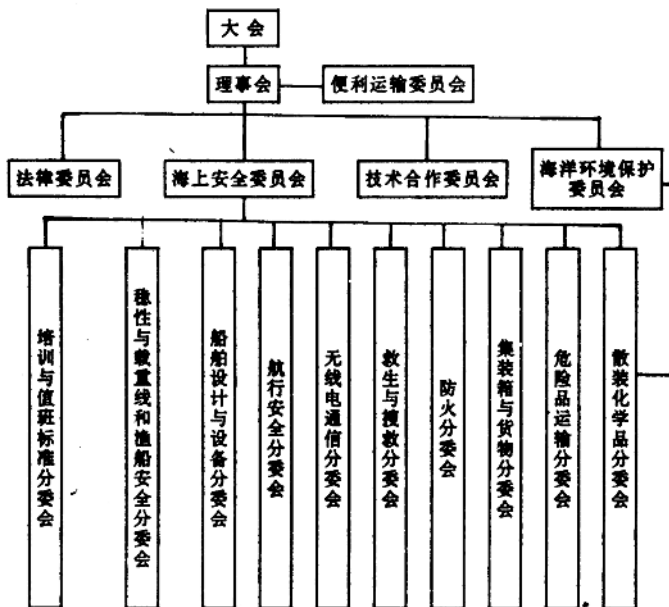


图 1 国际海事组织机构图

1. 大会(Assembly)

大会是该组织的最高权力机构,它由全体会员国的代表组成,通常每两年召开一次例会,如有必要,可以召开特别大会。其主要职责是选举理事国组成理事会;审议批准工作计划、财务预算和财政安排;审议通过技术性决议和其下属机构提交的其它决定。

2. 理事会(Council)

理事会在大会休会期间作为其权力机构行使全权职能，它是IMO内唯一通过选举产生的机构。理事会由32个理事国组成，任期两年。选举时遵循下列原则：

(1)选出8个在提供国际航运服务方面具有最大利害关系的国家为A类理事国。我国在1989年第16届大会上首次当选为A类理事国，1991年第17届大会上我国再次当选。1991至1993年的另外7个A类理事国是：希腊、意大利、日本、挪威、苏联、英国、美国。

(2)选出8个在国际海上贸易方面具有最大利害关系的国家为B类理事国。1991年第17届大会选出的1991至1993年的8个B类理事国是：阿根廷、巴西、加拿大、法国、德国、印度、瑞典和荷兰。

(3)选出16个国家在国际航运方面具有特别利害关系并保证把他们选进理事会将使世界所有主要地区均有代表，此16个国家称为C类理事国。1991年第17届大会选出的1991至1993年的16个C类理事国是：阿尔及利亚、澳大利亚、巴哈马斯、塞浦路斯、埃及、印度尼西亚、伊朗、墨西哥、摩洛哥、尼日利亚、巴基斯坦、巴拿马、菲律宾、韩国、沙特阿拉伯、西班牙。

理事会是IMO的执行机构，负责监督该组织的工作。其主要职责是：协调该组织各机构的活动，审议工作计划和财务预算草案并提交大会审议批准，受理各委员会及其它机构提出的报告和建议案并连同理事会的意见和建议一并提交大会，无记名投票选举秘书长报请大会批准任命，就该组织与其它组织的关系问题达成协议或做出安排，报请大会批准后生

效。

3. 海上安全委员会 (Maritime Safety Committee——MSC)

MSC 是 IMO 的最高技术机构,由所有会员国的代表组成,其主要职责是研究本组织范围内有关助航设备、船舶建造和装备、船员配备、避碰规则、危险货物装卸、海上安全、航道信息、航海日志、航行记录、救助救生、海上事故调查以及直接影响海上安全的任何其它事宜。MSC 每年召开一至两次会议。

MSC 还负责审议与海上安全有关的建议案、决议案和技术规则等,提交给大会通过。它下面设有十个分委会,协助其工作(见图 1),即将设立另一个有关加强船旗国管理的分委会。

4. 海洋环境保护委员会 (Marine Environment Protection Committee——MEPC)

MEPC 由所有会员国的代表组成,其主要职责是审议本组织范围内有关防止和控制船舶所造成的污染问题,为大会通过的有关公约、规则及其修正案制订实施措施。MEPC 每年至少召开一次会议。散装化学品分委会也同时是它的一个下属机构,协助其工作(见图 1)。

MEPC 起初是大会的附属机构,成立于 1973 年 11 月,1985 年升格为《海事组织公约》所规定的正式机构。

5. 法律委员会 (Legal Committee)

它由所有会员国的代表组成,其主要职责是处理本组织范围内的任何法律事宜,同时履行其它有关国际文件所赋予的职责。它成立于 1967 年。

6. 技术合作委员会(Technical Co-operation Committee)

它由全体会员国的代表组成,其主要职责是审议本组织范围内的技术合作项目,并负责具体实施。

7. 便利运输委员会(Facilitation Committee)

便利运输委员会是理事会的一个附属机构,负责减少或消除国际航运业中不必要的手续等方面的工作。它成立于1975年。根据1991年11月召开的IMO第17届大会A.724(17)号决议,它将升格而与其它四个委员会具有同等的法律地位。

8. 秘书处(Secretariat)

IMO的日常工作由秘书处负责,由秘书长和约300名工作人员组成,其机构设置见图2,其主要职责是负责保存IMO制订和管理的公约、规则、议定书、建议案和会议记要等文件;筹备、召集各种会议,准备和起草各种文件;对世界各地(主要是发展中国家)进行有关实施本组织公约方面的人员培训;以及技术开发及咨询等。

另外还有三十多个国际性组织和四十多个非政府组织与IMO有不同程度上的合作关系。

9. IMO的经费和预算

IMO的经费主要来源于各成员国缴纳的会费以及某些国家和国际组织自愿提供的信托基金等。

会费分摊制度由基本份额和附加份额两部分组成。基本份额按各成员国缴纳联合国会费的百分比计算,1959年至1983年期间,该百分比小于2%者,其基本份额为2000美元,2%至10%者为4000美元,大于10%者为10000美元;附加份额按各成员国拥有的商船登记总吨位计算。这种制度表明

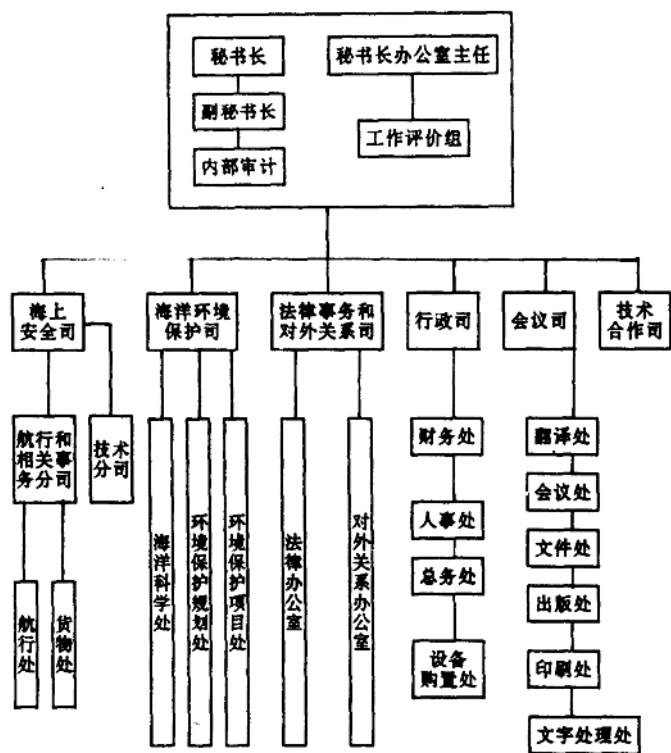


图 2 国际海事组织秘书处机构图

反映一国缴纳会费能力的基本份额只占 IMO 会费的很小部分。多年来,一些成员国,特别是发展中国家认为这种制度是不公平的,他们希望按照船舶总吨位计算会费的附加份额能得以减少。因此,1983 年 IMO 第 13 届大会通过决议成立一个工作组并提出了一项新的制度,将基本份额从固定额改为

占总份额的 10%，即基本份额：附加份额为 10：90，且对船队很少、总吨位不到 50 000 总吨的一些国家，只需交纳基本份额的会费。在 1991 年 IMO 第 17 届大会上又通过决议将这一 10：90 的会费份额比改为 12.5：87.5。

IMO 近几年预算总额分别是：1988 年，10 574 100 英镑；1989 年，11 053 100 英镑；1990 年，11 836 900 英镑；1991 年，13 069 700 英镑；1992 年，14 729 200 英镑；1993 年，15 522 500 英镑。

1991 年会费的十个主要缴纳国是：

国 家	会费(英镑)	占会费总数的 %
利比里亚	1 736 289	12.07
巴拿马	1 274 704	8.68
日 本	960 061	6.68
前苏联	899 662	6.26
美 国	778 032	5.41
挪 威	754 734	5.25
希 腊	662 707	4.61
塞浦路斯	584 105	4.06
英 国	457 355	3.18
中 国	453 041	3.15

10. IMO 制订的公约

从 IMO 成立至今，经过各成员国的一致努力和其它有关国际组织的协助，现已通过了 34 个公约（其中有的称作议定书和协定，其法律地位与公约相同），几乎覆盖了所有的海事领域，其中大多数均已生效。一个国家如加入这些公约就须承担义务，制定与之相一致的国内法规。IMO 公约的目的是要

建立使尽可能多的国家都能接受的标准,并予以实施,从而消除各国实行中的差别。

下面介绍 IMO 制订的公约如何通过、生效、修正和实施。

(1) 公约的通过

可以向 IMO 的任何机构提出制定国际公约的建议,由全体成员国组成的该组织的权力机构——IMO 大会、或者是在大会闭会期间行使大会职权的理事会决定是否采纳该建议。

建议被采纳后,由该组织的五个委员会(海上安全、海洋环境保护、法律、技术合作、便利运输)之一或由小组委员会之一负责起草公约草案。当草案获得有关委员会的认可后便提交国际外交大会讨论,联合国或其各专门机构的所有成员国均被邀请参加(非 IMO 成员国如系联合国或其专门机构的成员国亦被邀请参加),各国享有同等权力。此外还邀请联合国及其专门机构和与 IMO 有正式关系的一些组织派观察员出席,但无投票表决权。

外交大会前,将公约草案分送到各受邀国政府和组织,以便作出评论。会上将据此作出必要的修改,以便使大多数国家都能接受而得以通过。通过后的公约由 IMO 秘书长保存,此后开放供签字(一般为 12 个月)。签字国随后可以批准、接入或核准该公约,非签字国可以加入公约。

从公约的起草到通过一般约需几年时间,除非在特殊情况下,为处理紧急情况,各国愿意加速进程。

(2) 公约的生效

在公约成为对同意受其约束的国家具有约束力前,公约必须由各国政府正式批准、接受、核准或加入,这一过程统称为加入。

每个公约中均规定有生效条件,一般来说,公约内容越重要越复杂,则生效条件越严格,如 1974 年 SOLAS 公约的生效条件是 25 个国家加入且商船合计吨位不少于世界商船总吨位的 50%;1969 年载重线公约的生效条件是 25 个国家加入且商船合计吨位不少于世界商船总吨位的 65%,而相对不太重要的 1971 年海上运输核材料民事责任公约的生效条件是 5 个国家加入;1971 年特种业务客船协定的生效条件是 3 个国家加入(其中有两国的船舶或国民参与特种业务客运)。公约从通过至生效平均约需 5 年时间。

在生效条件达到后,通常在一个宽限期后才真正生效,宽限期从几个月到一年,有的甚至长达两年,主要目的是使有关各国采取必要的立法或行政措施来保证公约的实施。

(3) 公约的修正

所有的 IMO 公约都有修正条款,这对于技术性公约尤为重要,因为现代技术进步很快,必须使公约不断适应这种进步。

1972 年以前,所有公约的修正案都必须在规定比例(通常为 2/3)的缔约国接受后方能生效,这被称作“明示接受”程序。这通常就意味着公约修正案的生效要比公约本身生效所需的条件更为严格,特别是对于一些缔约国很多的公约就更是这样。这就造成一些修正案长期不能生效,有时一些极为重要的修正案会因无法得到所需数量的国家的明示接受而变得无法生效,如 1960 年 SOLAS 公约在 1965 年生效后其 1966、1967、1971、1973 年修正案始终无法满足生效条件。

为了改变上述情形,从 1972 年开始,对于技术性公约采用了一种叫做“默认接受”的程序,也就是说,修正案将于某一

规定的日期起生效,除非在此之前规定比例(通常为 1/3)或规定吨位(通常为 50%)的缔约国明确表示反对这一修正案,从而大大加快了公约修正案的生效速度。以 1974 年 SOLAS 公约为例,其 1981 年修正案在 1984 年 9 月 1 日便生效了。

最早采用“默认接受”修正程序的公约是《1972 年国际海上避碰规则公约》。

(4) 公约的实施

IMO 公约的实施取决于各成员国政府,IMO 作为一个国际组织,本身并无权力或手段来实施任何公约,它的作用只是鼓励各有关国政府采取所需的行动,必要时,它可以向需要援助的国家提供技术性援助和建议。

缔约国可以对本国船舶实施公约,并可对违章现象予以处罚,对其它国家的船舶,这种权力有些限制。

有些公约要求船舶持有各种证书来表明已达到了所需的标准,其它国家的主管机关通常接受这些证书,但有时,仍可能采取进一步的行动。以 1974 年 SOLAS 公约为例,如果“有充分的理由相信船舶及其设备的状况并没有与证书内容实质上相一致”,“执行监督的官员应采取措施以保证船舶在未具备对船舶或船上人员都无危险的条件前,不得开航出海”。

当然,这种行动只能在港口国管辖范围内进行,但是当违章发生在国际水域时,只能由船旗国负责处罚。如果违章发生在另一国管辖范围内,该国可以根据其国内法采取行动,也可以把违章事实通知船旗国,由船旗国采取适当的行动。

只有《1969 年国际干预公海油污事件公约》授权缔约国对公海上的船舶采取行动,只要该船舶对该国存在重大而又紧迫的油污威胁。当然,这种权力定义很严格,不能滥用。

11. IMO 制订的规则和建议案

除了公约和其它正式条约文件外,IMO 还通过了数百个涉及面广泛的建议案。鉴于一些重要事务不宜作为规定列入正式条约文件,于是便形成了规则、指南和推荐做法等建议案。尽管这些建议案——无论是以规则的形式还是以其它的形式出现——对各国政府都不具有法律约束作用,但它们能为各国制订国内法规和要求提供指导作用。事实上,许多国家政府已把这些建议案规定的全部或部分编入其国内法规和条例中加以应用。一般说来,这些建议案是用来补充或促进实施公约的有关规定的,在某些情况下则用以补充或促进实施一些主要的规则和指南等文件。

需注意的是,有些规则等因对某一公约的修正而已被纳入了公约,所以已经成为强制性的了,如“国际海上危险货物运输规则”(IMDG CODE)便是一例。

12. 世界海事日

世界海事日定在每年 9 月结束之时,其确切日期由各成员国政府自己确定,目的是使人们的注意力集中于 IMO 工作的某一特别方面。历次世界海事日的主题是:

1978 年——船员的安全、福利与培训

1979 年——航运更安全和海洋更清洁

1980 年——海事培训:航运更安全和海洋更清洁

1981 年——为促进航运更安全和海洋更清洁而在全球范围内有效地实施 IMO 的技术标准

1982 年——为防止和控制船舶海洋污染而进行全球合作

1983 年——海事通讯:安全、效率与船员福利

1984 年——为培训船员而进行全球合作

- 1985 年——海上搜寻与救助
- 1986 年——为海上安全和保护海洋环境而进行全球合作
- 1987 年——海事法规:航运更安全和海洋更清洁
- 1988 年——船上管理:海上安全与防止污染
- 1989 年——IMO:第一个 30 年
- 1990 年——海洋更清洁:IMO 在 90 年代的作用
- 1991 年——船员与旅客的安全
- 1992 年——海洋环境与发展:IMO 的作用