

国际海事组织

IMO 第二十届大会部分决议

A COLLECTION OF PARTIAL RESOLUTIONS
AT 20TH ASSEMBLY OF IMO

(1997年11月24日—11月28日)

人民交通出版社

国际海事组织

IMO 第二十八届大会部分决议

中华人民共和国船舶检验局译

出版说明

国际海事组织(IMO)于1997年11月召开了第20届大会。本书汇集翻译了IMO第20届大会审议通过的有关船舶检验和技术性能标准等部分决议,以供主管机关、船舶检验、造船和航运等有关部门使用时参考。

上述部分决议出版中、英文合订本。如在使用中发现译文有不清楚之处,应以原文为准。

中华人民共和国船舶检验局

1998年12月

目 录

A.847(20)决议 帮助船旗国履行 IMO 法定文件导则	(1)
A.848(20)决议 执行国际安全管理规则(ISM CODE)	(10)
A.849(20)决议 海难与事故调查规则	(12)
A.850(20)决议 本组织关于人为因素的前景、原则和目标	(27)
A.851(20)决议 船舶报告系统和船舶报告要求的一般原则,包括涉及危险货物、 有害物质和/或海洋污染物的事故报告指南	(29)
A.852(20)决议 船上紧急情况应急计划整体系统构成指南	(38)
A.853(20)决议 对船舶安全运输罐装放射性核燃料、铀和 高放射性废料规则的修正案	(55)
A.854(20)决议 运输 INF 规则范围内物质船舶的船上应急计划编制导则	(58)
A.855(20)决议 船上直升机设施标准	(71)
A.856(20)决议 主管机关发展岸上搜救(SAR)电信基础构造的导则	(75)
A.860(20)决议 未来全球导航卫星系统(GNSS)的海事政策	(76)
A.861(20)决议 船载航行数据记录仪(VDR)性能标准	(88)
A.862(20)决议 散货船装卸安全操作规则	(92)
A.863(20)决议 近海供应船货物与人员运输安全操作规则(OSV 规则)	(114)
A.864(20)决议 进入船上封闭处所的建议案	(124)
A.865(20)决议 客船上被指定在紧急情况下帮助乘客的 人员的最低培训要求	(132)
A.866(20)决议 船员和码头人员对散货船检查指南	(135)
A.868(20)决议 为减少有害水生物和病原体传播对船舶 压载水控制和管理的指南	(151)
A.869(20)决议 按照 1990 年国际油污防备、响应和合作公约的第 7 条及附则对 油污事故便利响应的导则	(162)

A.847(20)号决议
(1997年11月27日通过)

帮助船旗国履行 IMO 法定文件导则

大会,

忆及国际海事组织公约第 15(j)条关于大会在海上安全、防止和控制船舶造成海上污染规则和指南方面的职责,

进一步忆及在第 16 届大会上肯定了 A.500(XII)决议的内容和对促进实施有关改进海上安全和防止污染国际规则的工作给予的最优先权,

认识到国际法要求船旗国应满足其原则上接受的 IMO 公约和其他法定文件中所包含的国际规则、程序和操作中确定的职责,并采取保证其遵守所可能需要的任何步骤,

重申希望船舶无论何时都符合 IMO 有关法定文件所规定的海上安全和防污染标准的愿望,

意识到一些国家在全面完整实行法定文件规定中遇到的困难,

认识到所有船旗国批准和实行其他国际组织通过的有关法定文件的重要性,

希望帮助各成员国政府确保 IMO 宗旨的实现,

已经批准了 A.739(18)决议“代表主管机关的被认可组织授权导则”,和 A.789 决议“代表主管机关的被认可组织检验和发证功能的详细规定”,

注意到在各国家可能认识到成为旨在促进海上安全和防止船舶污染公约的缔约国将得到某些受益的同时,只有当全体有关各方都按公约要求完全履行了其职责时才能取得这些受益。

进一步注意到任何公约的最终效果取决于所有国家:

- .1 成为上述公约的缔约国;
- .2 广泛有效地履行公约;
- .3 严格地实施公约;及
- .4 按照要求向本组织报告。

审议了海上安全委员会在其第 68 届会议和海上环境保护委员会在其第 40 届会议上做出的建议,

1. 通过帮助船旗国履行 IMO 法定文件导则,其文本载于本决议的附件中;
2. 要求海上安全委员会和海上环境保护委员会,在有关政府的直接参与下,对他们在履行 IMO 法定文件中遇到的困难进行全面分析,以识别需要和找出适当的解决办法;
3. 还要求上述委员会保持对该导则的继续审议,并根据上述全面分析的结果进行更新;
4. 废止 A.740(18)号决议。

附 件

帮助船旗国履行 IMO 法定文件导则

1. 通则

1.1 本导则旨在为船旗国在制订和维护有效地应用和实施下述 IMO 公约^① 的措施方面提供一方法:

- .1 1974 年国际海上人命安全公约(SOLAS 74);
- .2 经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶污染公约(MARPOL 73/78);
- .3 1966 年国际载重线公约(LL 66);以及
- .4 1978 年国际船员培训、发证、值班标准公约(STCW 78)。

1.2 根据联合国海洋法公约(UNCLOS)和上述 IMO 公约规定,主管机关有责任颁布法律和规则并采取为充分全面实施这些法定文件必需的所有其他步骤,从海上人命安全和保护海上环境的角度出发,以确保船舶适合于预定的用途。

1.3 主管机关应适当改进在实施其接受的公约和议定书时所采取的措施,确保这些措施得到有效监督。可通过严格的国家立法和更为有效地应用和实施加以改进。本导则能够为取得这一改进提供帮助。

1.4 一些船旗国在全面履行 IMO 法定文件和保证进行迅速及时检验方面遇到困难,这些困难的原因包括财政、人员、技术经验、代表主管机关检验的组织的授权、职责划分和监督不够。

1.5 对船旗国在满足其国际职责或符合本导则中遇到的困难可以通过 IMO 得到技术帮助。

2. 加入公约的准备

2.1 当一公约对某个国家生效时,该国政府必须做好准备,将通过适当的国内立法和提供必要的基础设施履行该公约的规定。这意味着该政府必须有一职能立法机构,以制定和颁布适用于悬挂其国旗船舶的法律,并使这些法律得以实施。按照国际海洋法公约第 94 条和上述 1.1 所述的 IMO 公约,船旗国政府应具备下述能力:

- .1 船旗国有能力颁布对悬挂其国旗的船舶在有关行政管理、技术及社会事务各方面具有有效司法权和控制的法律,并且特别能使这些法律成为船舶登记、检查、以及适用于这些船舶的安全和防污染法以及制定相关规则的原则要求的法律依据;
- .2 船旗国实行国内法的法律基础,包括有关的调查和处罚程序;以及
- .3 船旗国有足够数量具有海事经验的人员,以便帮助颁布必要的国内法和执行船旗国的职责,包括根据相关公约的要求进行报告。

2.2 附录给出了履行 SOLAS、MARPOL、LL 和 STCW 公约可采用的国内立法框架。

^① 请随时参考当时生效的适用的修正案。

3. 履行公约

3.1 为了有效地履行其职责,船旗国应:

- .1 通过颁布有助于履行和实施公约要求的国家法规和导则执行政策;
- .2 在主管机关内分配,以便在必要时更新和修改政策;及
- .3 在长期战略规划文件中正式采用上述措施。

3.2 船旗国应寻求建立一个行政管理安全和环境保护计划的支持性基础结构,它应至少由下述几方面构成:

- .1 具有适当技术专长和履历、有指导、指挥和管理该计划的资格并能继续从事工作的人员。船旗国应充分利用国际海事组织提供的现有的培训和技术支持,招收和培训适当的报考人员;
- .2 对实施有关的国际规则 and 任何可能需要的解释性国家规则的行政指示;
- .3 与在其船旗下登记的船舶数目、船型和吨位相称的设施和人员。在确定所需办事机构的数量,大小和地点时,船旗国应考虑从下面监控计划中收集到的资料和授权被认可组织的工作量。应指出的是,有关不符合要求的证据可能说明对这些方面需要给予更多的注意,以确保符合要求和/或需在计划中增加资源;
- .4 采用独立于由船旗国授权签发的规定的国际证书和文件的实体的审核和检查计划,确保符合 SOLAS、MARPOL 和 LL 基本要求的资源;
- .5 有确保符合 STCW 公约(经修正的)要求的资源,特别包括确保以下各项的资源:
 - .5.1 船员的培训、资格评定和发证符合公约的规定;
 - .5.2 STCW 证书和签署准确反映了在每艘悬挂其国旗船舶上船员的资格,采用适合的 STCW 术语和与签发给该船舶的安全配员文件上使用的文字一致术语;
 - .5.3 对任何报告不够资格,可能有威胁到海上人命或财产安全,或威胁海上环境的行动或疏忽进行公证调查;
 - .5.4 当认为有正当理由和为了防止欺骗有必要时,由船旗国签发的证书或签署可以被撤回、暂停或取消;
 - .5.5 行政管理安排,包括涉及在其他国家权限下进行的培训、资格评定和发证的安排应是这样:船旗国承担其确保在悬挂其国旗的船舶上的船长、高级船员和其他船员资格的任职。关于这一点,特别参见经修改的 STCW 公约第 I/2、I/9、I/10 和 I/11 条的规定;及
- .6 具有确保对海上事故进行调查和对船舶缺陷情况作出适当和及时处理的资源。

4. 授权

4.1 许多船旗国授权一些组织代表他们进行 IMO 公约所要求的检验和检查。为促进检查的一致性和保持确定的标准,必须对这种授权加以管理。因此,应按“对代表主管机关的组织授权导则”(大会决议 A.739(18))^① 和“代表主管的被认可组织检验发证功能的详细规定”

^① A.739(18)决议于 1996 年 1 月 1 日起在 SOLAS 公约第 XI/1 条中成为强制性要求。

(大会决议 A.789(19))^① 对被认可组织进行任何授权,并特别应:

- .1 按照 A.739(18)决议附录 1 关于代表主管机关检验的被认可组织的最低标准,确定被认可组织在完成指定任务的技术、管理和研究能力方面有适当资源;
- .2 作为基础,在主管机关和被认可组织之间应有一个正式的书面协议,或者相当的法律性安排,协议中应至少包括 A.739 决议附录 2 所列举的要素。可以参照对代表主管机关的被认可组织授权的示范协议(海安会和环保会联合通函 MSC/Cir.710/MEPC/Cir.370);
- .3 制订须知,详细规定在发现船舶不能保证对船舶或船上人员无危险时出航,或对海上环境构成不合理的危害时应采取的行动;
- .4 给被认可组织提供实施公约规定的所有国家法律的有关文件或国家立法,或者详细说明主管机关的标准在任何一方面是否超出公约的要求;
- .5 规定被认可组织必须保持可以向主管机关提供的有助于解释公约条款的数据记录;

4.2 船旗国为了确保其完全符合国际义务,当采用这种机制时,应建立一套监督制度,具有充分的资源,通过下面两个方面对被认可组织进行不断的监督和保持联系;

- .1 保留进行附加检验的权力,以保证悬挂其国旗的船舶符合任何作为对 IMO 公约补充的国家要求。例如,职业安全和健康标准、船上配员、工作时间以及保证船上相互联系的语言要求;和
- .2 配备掌握船旗国政府和被认可组织规范、规则的人员,他们随时能对被认可组织进行有效地现场监督。

5. 实施

5.1 为履行其国际义务,船旗国必须对悬挂其国旗的船舶建立并保持有效控制。联合国海洋法公约第 94 条和本导则 1.1 中所列 IMO 公约中指出了对这一控制的需要。

5.2 船旗国应采取一切必要措施保证悬挂其国旗的船舶遵守国际规范和标准,以确保符合其国际职责,这些措施应特别包括:

- .1 悬挂其国旗的船舶出海航行如不能符合国际规范和标准要求时,应禁止其航行;
- .2 定期检查悬挂其国旗的船舶,以验证船舶和船员的实际状况与所持证书相符;
- .3 对违反国际规范和标准的悬挂其国旗的船舶实行诉讼,无论船舶在何处发生违反行为;和
- .4 在国家法律和规则中,制定对悬挂其国旗船舶违反国际规范和标准采取适当严厉的处罚规定以阻止这种违反行为。

5.3 控制和监督计划应作为船旗国海上安全主管机关工作的组成部分。此种计划有助于保持内部质量标准,有助于评估船旗国为符合公约文件要求所采取行动的有效性,以及有助于查明 IMO 公约需要改进的方面。有效的计划应:

- .1 规定对海上事故进行迅速和彻底的调查,并根据情况向 IMO 报告;
- .2 制定收集统计数据的方案,以便进行趋势分析,查出存在问题的方面;
- .3 规定对港口国或沿岸国报告的船舶缺陷和指控的污染事故作出及时反应;

^① A.789(19)决议将于 1998 年 7 月 1 日起在经修正的 SOLAS 公约第 XI/1 条中成为强制性要求。

.4 包括定期审核下列项目:

- .1 船队的损失和事故比率,以查明选定时期内的趋向;
- .2 被查证的低标准船舶的数目与船队船舶数量的关系;
- .3 对港口国的缺陷报告或干预作出的反应;
- .4 对严重事故进行的调查和从中吸取的教训;和
- .5 提供的财政、技术和其他资源情况。

5.4 船旗国应:

- .1 通过国家立法确保符合 UNCLOS 和适用的 IMO 法定文件;
- .2 协调对不符合适用要求的悬挂其国旗的船舶采取适当的行动;
- .3 保证对这些情况进行调查;
- .4 配备适当数量的有资格人员,以履行和实施 5.4.1 中所述的国家法律;这些人员包括执行调查和检验的人员,和
- .5 保证培训船旗国验船师和事故调查员,并监督他们的日常工作。

5.5 船旗国应有足够数量的有资格的人员,当悬挂其国旗的船舶被其他港口国扣留时,他们能随时可进行事故调查。船旗国应做好准备,尽实际可能监督存在问题的船舶采取适当的纠正措施,使其能当即符合适用的国际公约要求。

5.6 船旗国或代表其检验的被认可组织只有在确定船舶满足所有的适用要求后才能给该船颁发国际证书。

6. 船旗国验船师

6.1 船旗国验船师应具有以下专业资格(尽可能):

- .1 持有按经修正的 STCW 公约规定颁发的证书的下述人员:
 - .1.1 有资格驾驶 3000 总吨或以上船舶的船长;或
 - .1.2 有资格操作 3000kW 或以上功率主机船舶的轮机长;或
 - .1.3 满足无线电规则规定的或持有 GMDSS 证书的人员;或
- .2 具有大学学位或具有大学文凭的造船师、轮机工程师、电气工程师,或有与海事界有关专业教育经历的其他专业的工程师,或
- .3 海上经历不少于 5 年的船上高级船员、造船师、或海事领域工程师;或
- .4 具有有关大学学位或大学文凭,且完成了 IMO 的示范课程:3.03 轮机、3.04 电气设备、3.05 防火设施和规定、3.06 救生设备。3.07 船体、3.08 航行,并有不少于 6 个月的有关海上服务经历。

6.2 尽管非常希望船旗国验船师具有上述资格,但意识到一些国家可能没有足够数量的这类人员。可胜任的验船师也可来源于其他工作经历的人员,但所有这些人员都必须通过课堂同样的基本技能学习,并在船旗国认可的有资格的验船师指导下,经过现场加强这一技能。海事主管机关应对每一位验船师制定并监督讲授的课程及后继的培训课程。除了讲授 IMO 公约、国家法律和规则中规定的课程外,海事主管机关还应负责制定帮助现场验船师的政策。

6.3 船旗国应保证每个验船师都具备与其日常工作有关方面的工作知识和实际经验。此外,为了帮助验船师执行指派的正常工作之外的任务,船旗国应保证需要时能便于得到下述专业技术:

- .1 IMO 公约的各方面内容;

- .2 国家法律和规则的全面内容;
- .3 船体安装和修理;
- .4 焊接和热工安全;
- .5 无损试验;
- .6 船舶构造、分舱、稳性、水密完整性;
- .7 船舶电气和轮机系统;
- .8 载重线和吨位勘划;
- .9 安全设备系统、图纸、设备项目;
- .10 防火构造方法;
- .11 驾驶室航行及通信设备;
- .12 船舶货物操作和甲板机械;
- .13 散装危险化学品和散装液化气的载运;
- .14 防止油污系统和程序,包括散装有毒液化物质;
- .15 进入封闭处所的安全方法;
- .16 安全管理系统;以及
- .17 人为因素影响评估。

6.4 船旗国主管机关雇用的验船师,在开始的6个月内,应按照批准的工作培训计划在有经验的验船师指导下,执行检验任务。

6.5 当验船师从事其经历和经验之外的工作任务时,应先接受适于新工作所必要的培训和指导,并应根据情况在具有此项工作经验的验船师指导下实习不少于1个月。

6.6 验船师从事有关特殊类型船舶的检验工作前,应接受有关这种特殊类型船舶的适当的培训课程。

6.7 验船师登船执行检验任务时,应携带船旗国颁发的身份证件。该文件应表明验船师代表船旗国执行规定任务时所具有的权利,以及与此有关的任何限制。

7 船旗国调查员

7.1 船旗国除了提供有资格的验船师外,还应提供有资格的调查员。应按 UNCLOS 第 94.6 条和第 217.4、5、6 条及有关 IMO 公约规定,对发生的海难事故或污染事故进行调查。船旗国应保证每个调查员具备与其日常工作相关的工作知识和实际经验。此外,为了帮助调查员执行指派的正常工作之外的任务,船旗国应保证需要时能便于得到下述专业技术:

- .1 航行和避碰规则;
- .2 船旗国有关适任证书的规则;
- .3 海上污染原因;
- .4 面对面调查技巧;
- .5 证据收集;以及
- .6 人为因素影响评估。

7.2 船旗国所属船舶发生所有涉及到人员因受伤必须缺勤3天或以上的事故和所有因工伤事故以及船舶事故造成人员死亡的事故,都应进行调查,并将调查结果公开。应按照

UNCLOS 和 IMO 公约以及 IMO 正在制订的导则^① 调查船舶事故情况,并进行报告。海难事故应由具有适当资格的、具有事故涉及有关方面能力的调查员进行调查。调查报告连同船旗国的意见应按上述 IMO 导则与一起递交 IMO。

^① 参见 IMO 通过的大会决议 A.849(20)海上事故调查规则。

附 录

国家法规,不论是基本法规或附属法规,均应包括下述内容。有关立法的详细指南见联合国出版的“海事立法指南”。

1 一般规定

- .1 定义
- .2 范围,即规则适用的船舶范围
- .3 给予免除和批准等效的权力
- .4 船级社的认可和授权

2 实质规定

- .1 结构,轮机和设备,维护
- .2 载重线
- .3 稳性
- .4 积载、装载、压载、卸压载
- .5 船上配备的须知、文件和其他资料
- .6 操作训练
- .7 与船级规范和规则的联系与状况
- .8 配员标准
- .9 安全配员文件
- .10 培训标准
- .11 适任证书及签署
- .12 举行考试、主考人、承认条件
- .13 值班要求
- .14 工作时间
- .15 医疗健康
- .16 船舶日志与记载
- .17 对有害物质排放的禁令
- .18 港口接受设施的规定

3 对船旗国管辖水域内的外国船的要求

4 检验与发证

- .1 检验、检验间隔期、拟委托检验的授权
- .2 经委托签发证书的确授权
- .3 应要求由其他政府签发证书
- .4 接受外国政府签发的证书
- .5 证书有效期与证书格式

.6 证书暂停、撤消、丢失和重发

.7 船级检验及证书

5 船东/营运者、船长和船员的权力与责任

.1 未经主管当局许可禁止变更船舶

.2 船舶航行期间保持船舶状况的责任

.3 船舶损坏时通知主管当局的责任

.4 报告排放有害物质的责任

.5 禁止船长出海航行,如果:

.1 船舶不符合有关要求

.2 船舶未持有有效证书及安全配员文件、航海日志和记录簿

.3 船舶未按照要求配备人员

.6 无适当的签署,禁止在船上服务

.7 船东确保船长履行其职责的义务

.8 船员向主管机关投诉的权力和主管机关对投诉进行调查的责任

6 实施

.1 经委托实施的授权任命

.2 进行随机抽查

.3 验船师(主管机关和船级社)的权力

.4 船长向验船师出示证书的义务

.5 船东及船长在检验期间进行合作的职责

.6 收回证书及扣船的权力

.7 扣留和释放程序

.8 船舶在国外被扣留时船长的责任

7 处罚

.1 对不符合规定、违章操作、违反禁令的处罚

.2 对促使船长违反任何规定的船东的处罚

8 上诉

.1 对主管机关的决定提出上诉的权力

.2 上诉程序

9 海难和事故调查

10 费用与收费

A.848(20)号决议
(1997年11月27日通过)

执行国际安全管理规则(ISM CODE)

大会,

忆及国际海事组织公约第15(j)条关于大会在海上安全和防止船舶造成海上污染规则和指南方面的职责,

还忆及A.741(18)号决议,通过船舶安全营运和防止污染的国际安全管理规则(ISM CODE)对船舶安全和防止污染提出了管理方面的要求,

进一步忆及1974国际海上人命安全公约1994年缔约国大会:

——通过了有关船舶安全营运管理的新的第IX章,据此ISM CODE将在1998年7月1日成为强制规则,(届时新章节将适用于任何时候建造的客船、包括高速客船、油船、化学品船、气体运输船、散货船、500总吨及以上的高速货船);

——认识到执行SOLAS新的第IX章对主管机关、代表其行使权力的组织、船东及经营者将增加很大负担,且经验表明船东及经营者需要花多达两年的时间建立安全管理系统,来满足ISM CODE的要求;并

——认识到即使有一段时间的准备,在将要到SOLAS IX/2规定的适用日期时,会有大量的ISM CODE证书申请可能被提交,为此建议根据SOLAS IX/2的规定凡需要申请证书的每一船型,在SOLAS IX/2规定的截止日期前的一段时间内,提前提出申请,以便主管机关和被认可组织有时间完成其发证计划,使船公司有时间纠正任何不合格,

进一步忆及A.788(19)号决议,关于主管机关执行ISM CODE的导则,政府应要求有关申请ISM CODE证书的船公司不迟于1997年7月1日提出申请,

注意到尽管已发出三个通函(MSC/Circ.761, MSC/Circ.771以及MEPC/Circ.311)呼吁就执行ISM CODE采取行动,但形势并没有改善到一个满意的水平,因为相当大百分比的船公司和船舶还没提出申请或获得ISM规则所要求的证书,或者是由有关主管机关或被认可组织所准备的“预先授权”证书,

还注意到有些政府并没有采取行动制定其国家的法规,以使ISM规则生效,

赞赏秘书长就改善和执行ISM CODE方面所作出的努力,

审议了六十八届海安会和第四十届环保委员会作出的建议,

1. 提请各成员国政府、SOLAS缔约国政府及工业界注意——SOLAS公约第IX/2条并没有规定能够延期执行ISM CODE,

2. 敦促各有关方面注意,SOLAS公约第IX章强制生效后,那些不满足ISM CODE规定的船舶将被认为不满足SOLAS公约,并且这些受公约规定限制的船舶不能享受优惠特权,

3. 进一步敦促有关各方认识到:

1. 不符合ISM CODE可能被认为引起增加海上污染的危险,它将导致违反防污染要求;并且

2. 联合国海洋法公约第217条规定:为防止、减少和控制那些悬挂其成员国国旗的船舶污染其海域环境,法律和法规规定的惩罚应足够严厉,不论它们在何处违

规,

4. 进一步要求成员国及 SOLAS 公约缔约国尽其最大努力在最短时间内,按 SOLAS 公约第 IX/2 条要求完成对悬挂其国旗的船舶的发证工作,

5. 提请成员国政府注意这样的事实——将可能有一定数量的预授权证书存在,如果这些证书是由主管机关或满足 A.739(18)要求的被认可组织颁发的、并且能够给出完全满足 ISM CODE 技术内容的证据,可被认为是验证符合 ISM CODE 的基础,

6. 请各国政府将有关核查是否符合 ISM CODE 的安排及这些验证是由主管机关自己进行还是由被认可组织进行的情况通知本组织,如由被认可组织进行,有关政府应将所授权的被认可组织通知本组织,

7. 还请各成员国政府和 SOLAS 缔约国,在这阶段已:

.1 知道在 2002 年 7 月 1 日之前,对于 500 总吨及以上的其他普通货船和近海钻井平台,对于 ISM CODE 申请还有大量工作要做;并且

.2 在强制实施日期到来之前,最好对这些船舶加快 ISM CODE 申请的过程;

8. 要求海安会和环保委员会对此事宜保持审议并采取适当行动,并且

9. 要求秘书长采取任何这类附加措施以有助于保证 ISM CODE 能够及时、有效地得到执行。

A.849(20)号决议
(1997 年 11 月 27 日通过)

海难与事故调查规则

大会,

忆及国际海事组织公约关于大会在海上安全和防止、控制船舶造成海上污染规则和指南方面职责的第 15(j)条,

关切地注意到尽管本组织尽了最大努力,但造成人命损失、船舶灭失和海上环境污染的海难和事故仍不断发生,

还注意到通过及时准确地报告确定海难和事故的情况和原因能够提高船员和乘客的安全及加强海上环境保护,

进一步注意到联合国海洋法公约(UNCLOS)第 2 条和第 94 条规定的沿岸国和船旗国的权力和职责,

另外还注意到根据 1974 年国际海上人命安全公约(SOLAS 1974)(第 I/21 条),1966 年国际载重线公约(LL66)(第 23 条),和 1973 年国际防止船舶造成污染公约(MARPOL73)(第 12 条)的规定,船旗国进行事故调查并向本组织提供有关调查结果的职责,

考虑到有必要保证要求船旗国按照前面所述公约要求对所有严重和非常严重的事故进行调查,

认为从加强海上人命安全和海上环境保护的角度出发,对海上事故调查和适当的分析可以对事故原因有更多的认识,提出补救措施,包括加强培训,

认识到需要有一个规则,在国家法律允许的前提下,提供对海上事故进行调查的标准方法,其唯一目的在于正确地识别事故的原因和潜在原因,

还认识到航运的国际性,因此为了确定海上事故的情况和原因,需要事故中有重大利益的各政府之间的合作,

审议了海上安全委员会在其第 68 届会议上和环境保护委员会在其第 40 届会议上做出的建议,

1. 通过载于本决议附件中的海上事故调查规则,
2. 请所有有关政府尽可能采取适当措施实施该规则,
3. 要求船旗国对所有严重事故和非常严重的海上事故进行调查,并向本组织提供所有有关调查结果;
4. 废止决议 A.173(ES、IV)、A.440(XI)和 A.637(16)。

附 件

海难与事故调查规则

1. 引言

1.1 本规则认识到,根据 IMO 公约规定,当认为对船舶发生的事故进行调查会有助于确定现行规则中可能需要哪些修改,或者认为这类事故已对环境产生了极为有害的影响时,船旗国有责任对其任何船舶发生的事故进行调查。本规则还考虑到根据 UNCLOS 第 94 条的规定,对在公海上航行发生的某些海难和事故,船旗国应要求由有适当资格的人员或在有这种人在场的情况下进行调查。本规则还认识到,当事故发生在一国家领海内或内水时,根据 UNCLOS 第 2 条的规定,该国有权调查对生命或环境可能构成危险,涉及沿岸国搜救当局,或影响沿岸国其他方面的任何事故的原因。

1.2 本规则旨在促进采用一个共同方法进行海上事故安全调查,加强识别导致海难和事故原因时各国之间的合作。采用共同方法和各国之间的合作有助于找出补救措施,以便提高船员和乘客的安全和保护海上环境。为了达到这一目的,本规则认为要互相尊重国家法规和惯例,并特别强调各国之间的合作。

1.3 提出共同的方法对海上事故进行调查,并且报告这些事故,可以使国际海事界更好地知道导致、引起或对海难和事故起作用的因素。可以通过以下几方面促进这项工作的进行:

- .1 明确海上事故调查的目的及开展调查的指导原则。
- .2 确定有重大利害关系的国家之间咨询和合作的框架。
- .3 认识到如果能在一定程度上使愿意协助调查的人避免受牵连和避免以后生活上的风险,将会促进信息通畅。
- .4 制定一个统一的报告格式以便于对外公布和共同吸取事故教训。

1.4 本规则的目的并不是要排除任何其他形式的调查,不论是对民事的、刑事的、行政管理或任何其它形式的行动,而是要建立一个海上事故调查的程序,其目的是确定与事故有关的情况,确定造成事故的因素,公布事故原因,提出适当的安全建议。海上事故调查最好与其他任何形式的调查分开,并独立于其他任何形式的调查。

2. 目的

任何海上事故调查的目的都是为了防止今后类似事故的发生。事故调查通过收集、分析信息和作出结论来确定所调查事故的情况,以及确定事故原因和对事故的影响因素。在理想状况下,这些调查的目的不是为了确定责任或分摊过失。但调查当局不应因为根据调查结果可能会推断出失误或责任而制止全面地报告事故原因。

3. 适用范围

只要国家法律许可,本规则适用于一个或多个利益国在涉及其管辖船舶发生的海上事故中具有重大利害关系的海难或事故调查。