

船政管理

陈伟炯 编著
陈海昌 主审



人民交通出版社

船政管理

Chuanzheng Guanli

陈伟炯 编著
陈海昌 主审

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

内 容 提 要

本书是以作者 1990 年撰写的《船员职务》(A 类船长、驾驶员考证用)为基础重新编著的专业书,内容包括海上交通安全、船员管理、海洋船舶防污染、海上船舶应急四章。本书反映了我国有关主管机关在海上交通安全、船员职务、海关、边防、国境卫生检疫、防污染、海上应急等方面要求有关人员、单位了解和掌握的国际、国内的最新知识和法律规定。

本书供海船船长、驾驶员,船公司有关船舶管理人员,港监有关人员,高等、中等航海院校驾驶专业师生使用。本书与国家题库相对应,用作船员适任证书的统考培训教材是非常合适的,并为此配有实用的应考复习大纲和单独发行的《船政管理习题集》。

船政管理

陈伟炯 编著

陈海昌 主审

人民交通出版社出版

本社发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

中华电脑印刷厂印刷

开本:787×1092 1/16 印张:18.5 插页:2 字数:450 千

1993 年 5 月 第 1 版

1993 年 5 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:4000 册 定价:12.10 元

ISBN7-114-01688-3

U·01122

序

《船政管理》是一本供海船驾驶、监督和管理人员使用的专业书。该书反映了我国港务监督、船舶检验、国境卫生检疫、海关、边防检查等国家行政主管部门要求海船船长、驾驶员，海运单位有关船舶管理人员，港监有关人员，高、中等航海院校驾驶专业师生了解和掌握的国内外船政管理内容。

作者突破原作《船员职务》(A类船长、驾驶员考证用)的模式，将海上交通安全、海洋环境保护的公约和法律、法规分别统一为便于学习和掌握的有机整体，并将国家和企业对船员管理的要求串成一线。值得注意的是，作者在我国首次将“海上船舶应急”单独立章，简要地阐述了海上船舶应急的机理，并引入了新的基本内容，从而使《船政管理》成为一本较为科学完整的专著。陈海昌高级工程师的审稿，将本书与国家船员考试题库相结合，使本书尤其适合于作为“船员职务和海运法规”教程，对参加我国船员适任证书统考的人士最为适用。

作者在该书编著过程中，系统搜集了国内外有关航政管理、船员管理、船舶安全生产管理和国际公约等方面的大量资料，加以科学整理，并用自身的实践经验填补了部分空白，使该书结构完整、内容丰富、资料新颖，既有理论、又有实践，层次逻辑有序、文字浅显易懂。该书不仅是远洋船长和驾驶员系统学习的专业书，也是他们参加船员适任证书统考的主要教材，同时也是有关行政、企业管理人员的工作参考书。

该书是我国第一本相对系统完整的船政管理专业书。作者在写作中遇到的每一个学术疑点和难点，都与国家主管部门、主要航运企业的诸多专家、学者进行了广泛深入的反复探讨，因此书中的观点具有一定的代表性。我相信，《船政管理》不仅对船员、船舶的管理人员有实用价值，而且对探索船员考证培训和高等航海院校驾驶专业的课程改革有着现实意义，并将对我国完善海上交通安全、船员管理、海洋环境保护方面的法律、法规产生影响。

我衷心祝贺该书的问世，我相信读者会从中得到有益的养料。

上海海运学院航海系
副教授、船长：陆志材

1992.9

前 言

随着世界海运事业的发展,海上船舶航行安全和海洋环境保护已成为有关国际组织和各沿海国的重点研究课题。为了满足海上工作和监督管理的需要,反映国际、国内对船员、船舶和海运企业的最新要求,作者在港监等国家主管机关和骨干远洋企业的要求和支持下,编著了这本《船政管理》,内容包括:第一章,海上交通安全管理;第二章,船员管理;第三章,海洋船舶防污染管理;第四章,海上船舶应急。编著说明见后记。

本书旨在供海船船长、驾驶员,海运单位有关船舶管理人员,港务监督有关人员,高等、中等航海院校驾驶专业师生了解和掌握国际、国内对他们在海上交通安全、船员职务、海关、边防、卫生检疫、防污染、海上应急等方面的知识要求和法律规定。本书由负责主建我国《船员职务与海运法规》题库、主管我国船长六门课程考试的高级工程师陈海昌主审并提出修改意见,使得本书与题库融为一体,具有浓厚的教材色彩,尤其适合参加我国船员适任证书统考的人士使用。

本书给出的应考复习参考大纲业经题库主建人员初步修改,所配的思考题可以大致反映考题的范围,为应考人士配套的《船政管理习题集》将单独发行。

上海港监危管防污处负责人俞成国同志对本书危险品安全管理和防污染内容的编写给予了大力支持,并初步审阅了《船上油污应急计划编制指南》的编译稿。

由于时间仓促,水平有限,加之《船政管理》涉猎面广,内容发展迅速,书中的缺陷和错误难以避免,敬请读者批评指正。

作 者

1992. 8. 28

目 录

第一章 海上交通安全管理	(1)
第一节 适用范围	(1)
一、属地	(1)
二、属人	(7)
第二节 主管机关	(8)
第三节 船舶检验	(9)
一、船级检验	(9)
二、法定检验简介	(14)
第四节 海船登记	(14)
一、国内海船登记	(14)
二、开放登记制度和方便旗船舶	(18)
第五节 船舶、设施上的人员	(20)
第六节 航行、停泊和作业安全管理	(20)
一、船舶进出港口管理	(21)
二、船舶进出港口签证管理	(21)
三、船舶进出港口联合检查	(23)
四、船舶安全检查	(23)
五、安全与行政执法干预	(27)
第七节 对外国籍船舶的管理	(27)
一、概述	(27)
二、我国《对外国籍船舶管理条例》的主要内容	(28)
第八节 安全保障	(33)
一、区域和设施安全管理	(33)
二、助航标志和导航设施的保护	(34)
三、航行警告	(34)
四、船舶在海上应迅速报告主管机关的情况	(35)
五、其他	(35)
第九节 危险货物运输安全管理	(35)
一、对船舶的设备和条件要求	(36)
二、危险货物安全运输的有关规定	(37)
第十节 海难救助	(41)
第十一节 打捞清除	(42)
第十二节 海上交通事故的调查处理	(43)
一、概述	(43)

二、《海上交通事故调查处理条例》的主要内容·····	(44)
第十三节 法律责任·····	(49)
一、《海上交通安全法》的法律责任规定·····	(49)
二、海事法院简介·····	(50)
三、《刑法》简介·····	(50)
第十四节 有关国际公约的基本内容·····	(52)
一、《国际海上人命安全公约》的基本内容·····	(52)
二、《经 1988 年议定书修订的 1966 年国际载重线公约》的有关内容·····	(71)
三、船舶吨位丈量·····	(74)
第二章 船员管理·····	(78)
第一节 国家对船员管理概要·····	(78)
一、港监对船员的管理·····	(78)
二、海关对船员的管理·····	(81)
三、国境卫生检疫机关对船员的管理·····	(82)
四、边防检查机关对船员的管理·····	(82)
第二节 船员组织系统和基本职责·····	(82)
一、船员组织系统图及部门分工·····	(83)
二、船长职责·····	(84)
三、大副职责·····	(93)
四、二副职责·····	(97)
五、三副职责·····	(99)
第三节 船员岗位职责·····	(103)
一、航行值班·····	(103)
二、停泊值班·····	(112)
第四节 船上安全生产规章概要·····	(117)
一、船舶安全活动日制度·····	(117)
二、驾驶、轮机部门联系·····	(118)
三、驾驶台规则·····	(120)
四、船长夜航命令簿规则·····	(120)
五、航海日志的记载与管理·····	(121)
六、车钟记录簿的记载与管理·····	(124)
七、航海日志、车钟记录、油类记录簿在法律上的意义·····	(125)
八、使用自动舵的规定·····	(125)
九、救生艇安全操作·····	(125)
十、高空、舷外作业时值班驾驶员的安全职责·····	(126)
十一、装卸中调整吊杆时值班驾驶员的安全职责·····	(127)
十二、系离泊作业安全要求·····	(127)
十三、船员日常防火守则·····	(129)
十四、货船安全积载要求·····	(129)

十五、船员调动职务交接	(132)
第五节 国境卫生检疫	(133)
一、《中华人民共和国国境卫生检疫法》及其《实施细则》的有关内容	(134)
二、《国际卫生条例》的主要内容	(145)
三、我国《国际航行船舶试行电讯卫生检疫规定》及其《补充说明》等的有关 内容	(149)
第三章 海洋船舶防污染管理	(151)
第一节 目的、适用范围、主管	(152)
一、立法目的	(152)
二、船舶防污法规的适用范围	(152)
三、主管	(153)
第二节 排放的禁止与监视	(154)
一、排放的禁止	(155)
二、排放的监视	(155)
第三节 船舶防止油污设备	(155)
第四节 船舶防污染文书	(156)
一、船舶应配备的防污染文书	(156)
二、船舶防污文书管理	(157)
第五节 船舶污染物排放条件	(159)
一、船舶含油污水的排放	(159)
二、船舶垃圾的排放	(161)
三、船舶生活污水的排放	(162)
四、含有毒害、腐蚀性物质的船舶洗舱水的排放	(162)
五、含有放射性物质的船舶废水排放	(163)
六、来自有疫情港口的船舶压舱水的排放	(163)
第六节 油类及散装有毒液体货物的作业管理	(163)
第七节 海洋倾废管理	(164)
一、海洋倾废的主要法律规定	(164)
二、《海洋倾废管理条例》的有关内容	(164)
第八节 船舶装运危险货物的防污染管理	(167)
一、防止危险货物污染的法律规定	(167)
二、防止危险货物污染的一般措施	(168)
第九节 船舶污染海域事故的处理	(169)
一、事故的报告	(169)
二、污染的控制和消除	(170)
三、污染事故的调查与处罚	(172)
四、污染事故的损害赔偿	(174)
五、免责	(176)
第十节 《73/78 国际防止船舶造成污染公约》的主要内容	(176)

一、附则 I 《防止油污规则》的主要内容	(177)
二、附则 I 《控制散装有毒液体物质污染规则》的主要内容	(185)
三、附则 III 《防上海运包装或集装箱、可移动罐柜或公路及铁路槽罐车装有害... 物质污染规则》的主要内容	(189)
四、附则 V 《防止船舶垃圾污染规则》的主要内容	(190)
第四章 海上船舶应急	(193)
第一节 船舶应变部署概要	(194)
第二节 船长在火灾、漏损、触礁、弃船应变及演习中的职责	(200)
第三节 大副在火灾、漏损、触礁、弃船应变及演习中的职责	(203)
第四节 二副、三副的部分应变职责	(206)
第五节 应变演习检查和应变部署表	(207)
第六节 《国际商船搜寻救助手册》的有关内容	(208)
第七节 战区应急概要	(216)
第八节 船舶报告程序	(219)
第九节 《船舶 载运危险货物应急措施表》概要	(227)
第十节 《船上油污应急计划编制指南》的主要内容	(239)
一、《指南》的绪论	(239)
二、强制性规定	(240)
三、非强制性规定	(244)
《指南》附录 I 协助编制《计划》的推荐书目	(245)
《指南》附录 I 《船上油污应急计划》草样	(245)
附录一 中华人民共和国海上交通安全法	(252)
附录二 中华人民共和国海洋环境保护法	(256)
附录三 中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例	(261)
附录四 船舶船长、驾驶员资历要求	(268)
附录五 船舶船长、驾驶员考试科目	(269)
应考复习参考大纲	(270)
参考书目	(274)
后记	(276)

第一章 海上交通安全管理

本世纪 70 年代末以来,我国船队迅速扩大,现船队总吨位已跻身世界十大船队之列,对如此庞大的船队和船员用专门的法律来规范其行为,保证海上交通安全,是我国海运事业发展的必然。

船队的发展促进了经济发展,而经济发展必然反过来刺激船队进一步扩大,也促进了海洋养殖、捕捞、勘探、开采、科学研究等的海洋开发利用。同时,为了国防和安全等需要,必须划定某些海区为禁航区。所有这些,都需要占用一定的海域,必然会使海面显得拥挤,影响船舶的海上交通安全,也必定会使各有关方面产生利益冲突。用立法来调整与海上交通安全有关各方的利益关系,规定各有关方面的权利和义务,促使各方有法可依,减少冲突,共同繁荣,是我国经济发展的必然趋势。《中华人民共和国海上交通安全法》(下称“我国《海上交通安全法》”或“《海交法》”)正是我国海运业和经济发展的必然产物。

海上交通安全管理主要依赖:(1)安全意识、知识和安全保证系统。即依赖船舶、设施人员和与海上交通安全有关的管理人员和作业人员的安全知识和安全意识,依赖航标、无线电通信、导航、气象报告、航行警告、图书资料、救助、打捞、疏浚、引航、检验,以及 GMDSS 和 VTS 等系统。(2)立法与执法。即依赖海上交通安全的法律、法规、规章、港口规定乃至有关国际公约的制定、自觉遵守和监督实施。(3)与海上交通安全有关课题的科学研究。本章重点讨论以《海交法》为主线的有关法律、法规、规章和国际公约的内容,即主要从行政法的角度讨论海上交通安全管理的内容。

《海上交通安全法》是我国海上交通安全管理的第一部基本法。立法的目的是为了加强海上交通管理,保障船舶、设施和生命财产的安全,维护国家利益。《海交法》共 12 章 53 条,分别为:总则;船舶检验和登记;船舶、设施上的人员;航行、停泊和作业;安全保障;危险货物运输;海难救助;打捞清除;交通事故的调查处理;法律责任;特别规定及附则。《海交法》由我国第六届人大常委会二次会议于 1983 年 9 月 2 日通过,自 1984 年 1 月 1 日起执行。

因《海交法》涉及对外国籍船舶的管理,故将含有部分防污染内容的外国籍船舶管理列入本章。另外,船舶吨位丈量与海上交通安全关系甚微,考虑到考试大纲规定和章节划分,暂且作为本章内容。

第一节 适用范围

我国《海上交通安全法》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。”从而确定了《海交法》的适用范围,也明确了《海交法》的属地和属人。

一、属 地

《海交法》的属地为“中华人民共和国沿海水域”(下称“我国沿海水域”或“沿海水

域”)。“沿海水域”是指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。

(一) 港口

“港口”是指港湾或河流上具有天然条件或人工设施的用于船舶停泊、装卸货物和上下乘客的地方。凡位于海岸线上的港口统称为海港。按国际惯例,河海交汇处的第一个河口港也视为海港,如上海港、天津港、广州港、福州港等。对外国籍船舶开放的港口称为对外开放港口或开放港口,否则称为不开放港口。海港永久性岸线是海岸的一部分。1983年12月10日生效的《联合国海洋法公约》(下称《海洋法公约》或《公约》)为了划定领海,规定构成海港体系组成部分的最外部永久海港工程视为海岸的一部分,但近岸设施和人工岛屿不应视为永久海港工程,即不可视为海岸的组成部分。

《海交法》所指的港口都是指海港。

海港处于内水水域,内水是国家领土的一部分,在国际上享有绝对的国家主权,因此港口国可对海港制定一系列法律、法规和规章,对海港内的事务实施排他性的全权管理。我国规定,主管海港事务的主管机关为港务监督机构。我国《海交法》和《对外国籍船舶管理规则》等法律、法规规定:外国籍非军用船舶,未经主管机关批准,不得进入我国港口;进出港口、在港内航行移泊及靠离港外系泊点、装卸站的外国籍船舶,必须由我国主管机关指派引航员引航。对于停留在港口的外国籍军舰,享有国家豁免权,港口国不得对其进行诉讼、逮捕或扣留,如果其违反所在港口国的法律和规章,港口国可以提出警告,直至令其立即离境。

(二) 内水

“内水”是指一国领海基线以内的水域,包括湖泊、河流及其河口、内海、港口、港湾、海峡以及其他位于领海基线以内的水域。《海洋法公约》规定:领海基线向陆一面的水域构成国家内水的一部分。1992年2月25日公布施行的《中华人民共和国领海及毗连区法》(下称《领海及毗连区法》)规定:中华人民共和国领海基线向陆地一侧的水域为中华人民共和国的内水。这里的“陆地”是指我国的陆地领土,包括我国大陆及其沿海岛屿、台湾及其包括钓鱼岛在内的附属各岛、澎湖列岛、东沙群岛、西沙群岛、中沙群岛、南沙群岛以及其他一切属于我国的岛屿。内水可以分为内陆水和内海水:陆地内的水域为内陆水;领海基线与陆地之间的水域为内海水。《海交法》中的内水是指内海水,也叫作“内海”。我国1958年领海声明指出:在基线以内的水域,包括渤海湾、琼州海峡在内都是中国的内海。

内水同陆地领土一样,是沿海国领土的组成部分,沿海国对其拥有完全的排他的主权。沿海国有权制定自己的内水制度,有权禁止外国籍船舶进入其内水航行。按照国际惯例,外国籍船舶在内水不享有无害通过权(《海洋法公约》第8条2款例外)。外国籍船舶经沿海国政府批准进入该国内水后,即应遵守该国的有关法律和规章。《海交法》授权我国港务监督机构代表我国政府审批外国籍非军用船舶进入我国内水和港口事宜。规定外国籍非军用船舶,未经主管机关(港务监督)批准,不得进入我国的内水和港口。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。《海交法》又规定:船舶、设施航行、停泊和作业,必须遵守我国的有关法律、行政法规和规章。我国对外国籍船舶航行有关的水道、禁航区规定,几乎都在内海。中、外国籍船舶不得进入老铁山禁航区、北隍城岛禁航区、遇岩禁航区、利根湾禁航区和灵山岛禁航区;外国籍船舶不得进入万山、佳蓬、担杆诸岛连线以内海域,也不得进入渤海辽东湾外轮禁航区。

中、外国籍船舶通过老铁山水道都应按规定向大连港监通报；外国籍非军用船舶通过琼州海峡应事先获得琼州海峡管理处的批准。

（三）领海

1. 定义

“领海”，通常是指处于某沿海国主权之下，与该国陆地领土和内水邻接的一定宽度的海域。

《海洋法公约》规定：沿海国的主权及于其陆地领土及其内水以外邻接的一带海域，在群岛国的情形下则及于群岛水域以外邻接的一带海域，称为领海。

《领海及毗连区法》规定：中华人民共和国领海为邻接中华人民共和国陆地领土和内水的一带海域。

2. 领海的宽度和基线

（1）宽度

根据海洋法原则，只有沿海国才有权确定一定宽度的海域作为自己的领海。领海宽度由沿海国根据本国地理、经济、政治等因素，在合理范围内自行确定。各国确定的领海宽度差异很大，从3海里到200海里不等。为此，《海洋法公约》规定：每一国家有权确定其领海的宽度，直至从按照本公约确定的基线量起不超过12海里的界限为止。我国早在1958年领海声明中就宣布：中华人民共和国的领海宽度为12海里。同大陆及其沿海岛屿隔有公海的台湾及其周围各岛、澎湖列岛、东沙群岛、西沙群岛、中沙群岛、南沙群岛以及其他属于中国的岛屿亦然。

我国是《联合国海洋法公约》的缔约国，并在我国《领海及毗连区法》中规定：中华人民共和国领海的宽度从领海基线量起为12海里。

（2）基线

划定领海宽度用的起算基准线叫做领海基线。划定领海基线的常用方法有两种：正常基线法和直线基线法。将两种基线法结合使用的称为混合基线法。

正常基线，也称为低潮基线或自然基线，即无论在大陆海岸旁还是在半岛周围或岛屿四周，以落潮时海水退到离岸最远的潮位线——最低低潮线，作为测算领海的基线。《海洋法公约》规定：测算领海宽度的正常基线是沿海国官方承认的大比例尺海图所标明的沿岸低潮线。正常基线适用于海陆分界明显、海岸线比较平直的海岸。正常基线是最古老最常用的领海基线。

直线基线，也称为折线基线，即在海岸最突出的部位和沿海岛屿外缘选定一系列基点，将这些基点用直线一相连，形成一条沿海岸和岛屿走向的折线，作为领海基线。海岸较弯曲而且沿海岛屿较多的国家，大多采用直线基线，以便于航海者正确地识别领海的外部界限。我国采用直线基线。

《领海及毗连区法》规定：中华人民共和国领海基线采用直线基线法划定，由各相邻基点之间的直线连线组成。中华人民共和国领海基线由中华人民共和国政府公布。

3. 领海的法律地位

领海是国家领土在海中的延续，属于国家领土的一部分。国家对领海行使主权，对领海的一切人和物享有专属管辖权。国家对领海的主权及于领海的上空及其海床和底土。但是，《海洋法公约》规定：“对领海的主权行使受本公约和其他国际法规则的限制”。即国家在领海

的主权并不象在内水中那样绝对，譬如，不得剥夺任何国家的船舶在领海的“无害通过权”。换言之，内水可以关闭，但领海不可关闭，表现为允许外国籍船舶的无害通过。

尽管《海洋法公约》规定了包括军舰在内的一切船舶在他国领海均享有无害通过权，但制定该公约的联合国第三届海洋法会议允许沿海国对外国籍军舰通过领海采取安全措施。我国《海交法》规定：外国籍军用船舶，未经我国政府批准，不得进入我国领海。《领海和毗连区法》则明确为：外国非军用船舶，享有依法无害通过中华人民共和国领海的权利；外国军用船舶进入中华人民共和国领海，须经中华人民共和国政府批准。可见，外国军舰在我国领海不享有无害通过权。

4. 国家在领海内的权利

《领海和毗连区法》规定：“中华人民共和国对领海的主权及于领海上空、领海的海床及底土。”国家在领海内通常有下列权利：

(1) 对自然资源的所有权

领海内的一切资源，包括海水、海底和底土内的生物和非生物资源，均属沿海国所有。沿海国享有在其领海内开发和利用其自然资源的专属管辖权。

(2) 沿岸航运权

沿岸航运权也称沿海贸易权，是沿海国为了保障主权和经济利益，只准许本国船舶从事沿岸港口间的国内航运和贸易的权利。

(3) 航运管理权

为了领海内的正常航行和良好秩序，沿海国可制定法律和规章对领海内的航行实行管理。这种规章包括：航行安全规则，避碰规则，指定海道和规定分道通航制，信号与灯火规则，进出港管理规则，停航与锚泊规则，使用无线电和其他通讯设备的规则，禁止进行航行测量和水文调查的规则，保护灯塔和浮标及其他航行设备的规则，领航规则等。还可制定关于无害通过领海的法律和规章。

《领海和毗连区法》规定：为维护航行安全和其他特殊需要，我国政府可以要求通过我国领海的外国船舶使用指定的航道或者依照规定的分道通航制航行，具体办法由我国政府或者其有关主管部门公布。该法还规定：外国籍核动力船舶和载运核物质、有毒物质或者其他危险物质的船舶通过我国领海，必须持有有关证书，并采取特别预防措施。

(4) 国防保卫权

沿海国为了保卫国家主权，通常在领海采取下述安全措施：在领海内建造防御设施，划定禁航区，设立水上防卫区，阻止外国船舶的非无害通过，管制船舶和飞机在领海内的航行和飞越，监督无线电在领海内的使用。还可以根据安全和自卫权的理由，禁止或限制外国军舰和飞机进入领海及其上空，在领海的特定区域内暂时停止外国船舶的无害通过。

《领海及毗连区法》规定：外国军用船舶进入我国领海，须经我国政府批准。外国潜水艇和其他潜水器通过我国领海，必须在水面航行，并展示其旗帜。

(5) 边防、关税和卫生监督权

① 边防：国家在领海内象在陆地疆土上一样，实施严格的边防措施，对领海进行巡航和监控，管理领海内的一切活动，维持领海的良好秩序，保护领海中的国家财产，防止移民的非法入境。

② 关税：国家对关税的监督为国际惯例所公认，该监督一般由国家的海关部门执行。国

家为了财政利益，有权在领海内制定实施海关和税务规章，管理货品的出入境，防止走私活动。

③ 卫生：对卫生和检疫的监督是国家对领海行使的权利之一，也是国际卫生条例所确定的规则。国家对通过其领海但未在港口或海岸停泊的船舶应放弃进行卫生检查；但船舶在港口或海岸停泊时，该船在国际条例范围内受港口或海岸所属国家卫生法规的约束，沿海国可登船进行检疫、消毒和隔离等。各国专门的检疫机关行使卫生检疫的监督权利。我国《国境卫生检疫法》及其《实施细则》授权我国国境卫生检疫机关实施检疫法规。

(6) 管辖权

根据属地优越权，沿海国对其领海内的一切人和事物均行使排他性的管辖权，包括司法管辖权。在领海内，外国船舶必须遵守沿海国的有关法律规章，一切违法违章行为都要受罚。外国军舰享有豁免权，沿海国对他不能加以处罚，只能限令其离开领海。对于行使无害通过权的外国船舶，沿海国一般不行使刑事管辖权和民事管辖权。外国船舶的内部纪律，沿海国一般不加干涉。

《领海及毗连区法》规定：外国船舶违反我国法律、法规的，由我国有关机关依法处理。任何国际组织、外国的组织或个人，在我国领海内进行科学研究、海洋作业等活动，须经我国政府或者其有关主管部门批准，遵守我国法律法规，违法的，由我国有关机关依法处理。外国军用船舶或者用于非商业目的外国政府船舶在通过我国领海时，违反我国法律、法规的，我国有关主管机关有权令其立即离开领海，对所造成的损失或者损害，船旗国应当负国际责任。

(7) 领空权

1947年生效的《国际民用航空公约》规定：缔约各国承认每一国家对其领土之上的空气空间具有完全的排他的主权。《海洋法公约》规定：（沿海国）主权及于领海的上空及其海底和底土。《领海及毗连区法》规定：外国航空器只有根据该国政府与我国政府签订的协定、协议，或者经我国政府或者其授权的机关批准或者接受，方可进入我国领海上空。

由于我国还处在逐步完备法律体系的阶段，我国政府将依据《领海和毗连区法》制定有关规定。

5. 领海的无害通过

我国的领海制度规定，只有遵守我国法律和规章的外国非军用船舶才享有无害通过权，外国军用船舶在我国领海不享有无害通过权。

“通过”，是指为下列目的通过领海的航行：（1）穿过领海但不进入内水或停靠内水以外的泊船处或港口设施；（2）驶往或驶出内水或停靠这种泊船处或港口设施。通过应继续不断和迅速进行。通过包括停船和下锚在内，但以通常航行所附带发生的或由于不可抗力或遇难所必要的或为救助遇险或遭难的人员、船舶或飞机的目的为限。

“无害通过”，是指通过不损害沿海国的和平、良好秩序或安全，且符合《海洋法公约》和其他国际法规则。

《海洋法公约》规定，如果外国船舶在领海内进行下列任何一项活动，其通过即应视为是有害的：

（1）对沿海国的主权、领土完整或政治独立进行任何武力威胁或使用武力，或以任何其他违反《联合国宪章》所体现的国际法原则的方式进行武力威胁或使用武力；

（2）以任何种类的武器进行任何操练和演习；

- (3) 任何目的在于搜集情报使沿海国的防务或安全受损害的行为；
- (4) 任何目的在于影响沿岸国防务或安全的宣传行为；
- (5) 在船上起落或接载任何飞机；
- (6) 在船上发射、降落或接载任何军事装置；
- (7) 违反沿海国海关、财政、移民和卫生的法律和规章，上下任何商品、货币或人员；
- (8) 违反本公约规定的任何故意和严重的污染行为；
- (9) 任何捕鱼活动；
- (10) 进行研究或测量活动；
- (11) 任何目的在于干扰沿海国任何通讯系统或任何其他设施或设备的行为；
- (12) 与通过没有直接关系的任何其他活动。

沿海国为了保障其领海主权，可以按公认的国际规则制定一系列关于无害通过领海的法律和规章，但应承担国际义务，不妨碍外国船舶的无害通过领海，并应将其所知的领海内对航行有危险的任何情况妥为公布。我国规定：外国船舶通过我国领海，必须遵守我国法律、法规，不得损害我国的和平、安全和良好秩序。我国政府有权采取一切必要措施，以防止和制止对我国领海的非无害通过。

(四) 国家管辖的一切其他海域

1. 毗连区

毗连区是保护沿海国权利和利益的重要海域之一。沿海国的主权不及于毗连区，只是为了特定的目的才在该海域行使某些必要的管制。毗连区为领海外邻接领海的一带海域，通常是沿海国为了防止和惩处在其领土或领海内违反其海关、财政、移民或卫生的法律和规章的行为而设立。

《领海及毗连区法》规定：我国毗连区为领海以外邻接领海的一带海域。毗连区宽度为12海里。我国毗连区的外部界限为一条其每一点与领海基线的最近点距离等于24海里的线。我国有权在毗连区内，为防止和惩处在其陆地领土、内水或者领海内违反有关安全、海关、财政、卫生或者入境出境管理的法律、法规的行为行使管制权。

可见，外国船舶在我国毗连区内的过境航行，我国通常不具管辖权，船长一般不必考虑是否要接受我国的管辖指令。但是，任何从我国内水或领海驶出而进入毗连区的船舶，都必须接受我国政府或其有关主管机关的管辖，船长必须随时接受并执行我国的停航或改航命令，否则，我国有权对该船行使紧追权。

2. 专属经济区

《海洋法公约》规定：专属经济区是（沿海国设过的、在其）领海以外并邻接领海的一个区域。专属经济区从测算领海宽度的基线量起，不应超过200海里。

沿海国在专属经济区内有下述权利：(1) 以勘探和开发、养护和管理海床上覆水域和海床及其底土的自然资源（不论为生物或非生物资源）为目的的主权权利，以及关于在该区内从事经济性开发和勘探，如利用海水、海流和风力生产能等其他活动的主权权利。(2) 对人工岛屿、设施和结构的建造和使用，对海洋科学研究，对海洋环境的保护和保全的管辖权。

其他国家在专属经济区享有铺设海底电缆和管道的自由，外国飞机和船舶具有飞越和航行的自由，但这些自由不得妨碍沿海国的权利。

沿海国行使其勘探、开发、养护和管理在专属经济区内的生物资源的主权权利时，为确

保其依照《公约》制定的法律和规章得到必要遵守，可采取包括登记、检查、逮捕和进行司法程序在内的必要措施。在逮捕和扣留外国船只后，沿海国应通过适当途径将其所采取的行动及随后所施加的任何处罚迅速通知船旗国，被逮捕的船只及其船员在提出适当的保证书或其他担保后应迅速获得释放。

专属经济区和毗连区都是介于领海和公海之间的第三种海域，但各自功能不同，至少在专属经济区内沿海国不能行使关税管辖权。沿海国可既宣布毗连区又宣布专属经济区，但专属经济区与专属渔区不可并存。我国的专属经济区法正在起草和讨论中。

沿海国可以管辖的海域还可有大陆架、防污区和专属渔区，国家一旦宣布，均属于“国家管辖的一切其他海域”。我国作为《联合国海洋法公约》的缔约国，有关领海、毗连区、专属经济区和大陆架法的制定，基本遵循该公约确定的国际法原则。

（五）紧追权和登临权

1. 紧追权

《领海及毗连区法》规定：我国有关主管机关有充分理由认为外国船舶违反我国法律、法规时，可以对该外国船舶行使紧追权。追逐须在外国船舶或者其小艇之一或者以被追逐的船舶为母船进行活动的其他船舶在我国的内水、领海或者毗连区内时开始。如果外国船舶在我国毗连区内，追逐只有在我国有关安全、海关、财政、卫生或者入境出境管理的法律、法规规定的权利受到侵犯时方可进行。追逐只要没有中断，可以在我国领海或者毗连区外继续进行，在被追逐的船舶进入其本国领海或者第三国领海时，追逐停止。紧追权由我国军用船舶、军用航空器或者我国政府授权的执行政府公务的船舶、航空器行使。

按照国际法原则，追逐只有在外国船舶视听所及的距离内发出视觉或听觉的停驶信号后，才可开始。行驶追逐使命的船舶应该有清楚标志可供识别。在无正当理由行使紧追权的情况下，在领海以外被命令停驶或被逮捕的船舶，对于可能因此遭受的任何损失或损害应获赔偿。

2. 登临权

登临权即登临检查权，也称临检权。登临权是指一国军舰在公海上遇到有嫌疑的除军舰和政府公务船以外的外国船舶，有登临检查的权利。所谓嫌疑，是指：（1）该船从事海盗行为；（2）该船从事奴隶贩卖；（3）该船从事未经许可的广播；（4）该船没有国籍；（5）该船虽悬挂外国旗帜或拒不展示其旗帜，而事实上却与该军舰属同一国籍。对上述有嫌疑的船舶，军舰可查核该船悬挂其旗帜的权利，为此目的，军舰可派一艘由一名军官指挥的小艇到该嫌疑船舶。如果检查船舶文件后仍有嫌疑，军舰可进一步在该船上进行检查，但检查须尽量审慎进行。

认为某船有上述嫌疑，必须有合理根据，否则不得登临该船。依照国际惯例，对外国商船并无可供行使的一般警察权力，而且平时军舰对外国船舶可以登临和捕获的场合也是有限的，即登临权不可滥用。如果嫌疑经证明为无根据，而且被登临的船舶并未从事嫌疑的任何行为，则对该船可能遭受的任何损失或损害应予赔偿。上述登临权规定比照适用于军用飞机。这些规定也适用于经正式授权并有清楚标志可以识别的为政府服务的任何其他船舶或飞机。

二、属 人

我国《海上交通安全法》的属人是指：在我国沿海水域航行、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。

“船舶”一词在不同的文件中从不同目的出发有不同的定义，为此《海交法》定义：“船舶”是指各类排水或非排水的船、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。

“人员”主要是指船舶、设施上的工作人员，但并不排除对其他有关人员的法律适用。

“船舶、设施的所有人”是指对船舶、设施享有财产所有权的自然人或法人。财产所有权是指所有人依法对自己的财产享有占有、使用、收益和处分的权利。

“船舶、设施的经营人”是指对船舶、设施进行收益性使用的自然人或法人，经营人在所有人的控制下从属占有财产，对财产不享有诸如转让、卖出等的处分权。

第二节 主管机关

我国《海上交通安全法》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。我国《海洋环境保护法》规定：中华人民共和国港务监督负责船舶排污的监督和调查处理，以及港区水域的监视，并主管防止船舶污染损害的环境保护工作。可见，我国港务监督是法律授权的对我国沿海水域的交通安全实施统一监督管理和防止船舶污染我国海域环境的主管机关。中华人民共和国港务监督局——对国内称中华人民共和国海上安全监督局（下称国家港监局）是我国港务监督机构的最高领导机关。（我国港监局同时是我国内河交通安全和船舶防污染工作的国家行政管理机关，是各地港航监督的最高领导机关。）

我国主要港口的港务监督的职责主要有：

1. 贯彻和执行国家海上交通安全法规，制定并监督执行本辖区具体管理规定。
2. 办理船舶登记，签发船舶国籍证书或登记证书，签发海员证和船员服务簿。
3. 办理船员、引航员考试，签发船员、引航员适任证书并监督船舶的人员配备。
4. 办理外国籍船舶的进口审批手续，监督执行国家的强制引航制度。对国际航行船舶实施检查并签发出口许可证，对国内航行船舶办理进出口签证。
5. 监督检查船舶的安全技术状况、航行情况和装载情况。
6. 维护辖区交通安全秩序，对重要航区实行交通管制。
7. 审核辖区水上、水下施工和大型设施的水上拖带的安全技术状况；负责港区内使用岸线涉及水上交通安全时对工程进行审核；管理沉船沉物的打捞，强制清除碍航物体；调整、划定港内锚地，经办辖区内的港区水域界限、港外锚地和禁航区的划定和报批；统一管理辖区内的航行警（通）告发布工作。
8. 负责辖区内防止船舶污染水域的环境保护工作，监督、调查和处理船舶违章排污，监视港区水域污染情况。
9. 对船舶装运危险货物实施监督管理。
10. 调查处理海上交通事故，处罚违章的船舶和人员。
11. 组织指挥本辖区船舶防台和海上搜寻救助、救生。
12. 负责该港务监督航标管辖区内海上干线公用航标及主要商港航标的管理和规划建设，通报航标动态，编制航标表。
13. 负责该港务监督航标管辖区内主要商港及附近水域、沿海重点航道和港湾、锚地及其