

国际海事 公约与法规

主 编 ● 郭会玲

副主编 ● 姜世勋

主 审 ● 吴金龙



大连海事大学出版社
DALIAN MARITIME UNIVERSITY PRESS

国际海事 公约与法规

主 编 ● 郭会玲
副主编 ● 姜世勋
主 审 ● 吴金龙

大连海事大学出版社
DALIAN MARITIME UNIVERSITY PRESS

© 郭会玲 2017

图书在版编目(CIP)数据

国际海事公约与法规 / 郭会玲主编. —大连: 大连海事大学出版社, 2017. 12

ISBN 978-7-5632-3598-8

I. ①国… II. ①郭… III. ①海事处理—国际公约
IV. ①D993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 319650 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连住友彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2017 年 12 月第 1 版

2017 年 12 月第 1 次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm

印张:21.5

字数:517 千

印数:1 ~ 1500 册

出版人:徐华东

责任编辑:张来胜

责任校对:刘长影

封面设计:解瑶瑶

版式设计:解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-3598-8 定价:60.00 元

前 言

随着船舶大型化和专业化的发展,海上事故所带来的灾难性后果越发让人类无法承受,船舶航行安全和海洋环境保护也更加受到国际社会的重视。为了有效地预防和减少海难事故的发生以及明确事故责任,国际海事组织充分发挥了作用,一方面不断制定和修改国际公约以及相关标准,另一方面也加强了对缔约国的履约监督,保证公约的有效实施。

近年来,国际海事公约修改频繁,我国作为国际海事组织的缔约国,有遵守和执行公约的国际义务。一方面我国在国际海事组织公约和标准的制定修改中承担了重要任务,另一方面为了满足履约要求,我国在国内相关法律法规方面也不断做出调整和完善。因此,加强对国际海事公约的研究、了解,掌握我国的相关海事法规规定,是我国有效履行公约义务的前提,也有利于我国充分行使国际海事公约所赋予的缔约国权利。

本教材按照模块化对国际海事公约进行了分类梳理,并在公约内容之后对其实施情况特别是我国的立法及履约实践进行了说明,以使读者对我国当前的法律法规与公约进行对比学习和分析,查找我国在履约工作中的差距和努力方向,并在每单元内容之后设计了拓展阅读部分,可以起到拓展知识的作用。本教材适用于从事航海技术、海事管理、交通运输与管理等专业的公务人员、航海工作人员、在校大学生以及海事爱好者阅读和学习之用。

教材内容共分为五大模块,分别是国际公约与海上运输组织机构、联合国海洋法公约、海上安全与便运类公约、海员职业保障类公约、海洋防污染与责任类公约。每个模块包含若干不同的公约项目,形成了较为清晰和完整的国际海事公约与法规体系。本教材的编写征求了航海类高校教授和有实际工作经验的海事管理机构和航运企业专家的意见和指导,力求科学、严谨、实用。

本教材由天津海运职业学院郭会玲担任主编,姜世勋担任副主编,其中郭会玲编写模块一的项目一至项目三、模块三的项目一、项目五和项目六、模块四的项目二以及模块五的项目九,姜世勋编写模块二、模块四的项目一以及模块五的项目一和项目八,任振振参与编写模块三的项目二至项目四,南通航运职业技术学院于世永参与编写模块一的项目四、模块五的项目二至项目七。本教材由天津海运职业学院吴金龙担任主审,郭会玲负责统稿、定稿。另外感谢郑罗坤、熊海生、李威、苏天放、张弘、宁文才对本教材编写给予的支持和帮助。在本教材编写过程中还得到了交通运输部北海航海保障中心工程师邓祝森、王亚辉同志、天津海事法院陈文清同志、天津散货运输有限公司张叶波同志给予的支持,以及其他社会各界同仁的帮助,在此一并表示感谢!

由于时间和水平有限,本教材疏漏和不足在所难免,希望广大教师、读者及专家学者多提宝贵意见,以便我们日后充实与完善。

编者

2017年11月

目 录

模块一 国际公约与海上运输组织机构

项目一 国际公约的基本知识	3
项目二 国际海上运输组织与机构	9
项目三 我国的海事管理机构	22
项目四 中国船级社	24

模块二 联合国海洋法公约

项目一 联合国海洋法公约	35
--------------	----

模块三 海上安全与便运类公约

项目一 国际海上人命安全公约	49
项目二 国际载重线公约	81
项目三 国际船舶吨位丈量公约	94
项目四 国际海上避碰规则公约	105
项目五 国际海上搜寻和救助公约	117
项目六 国际便利海上运输公约	128

模块四 海员职业保障类公约

项目一 海员培训、发证和值班标准国际公约	141
项目二 国际海事劳工公约	170

模块五 海洋防污染与责任类公约

项目一 经 1978 年议定书修订的《1973 年国际防止船舶造成污染公约》	211
项目二 国际干预公海油污事故公约	255
项目三 防止倾倒废弃物及其他物质污染海洋的公约	260
项目四 控制危险废料越境转移及其处置巴塞尔公约	266
项目五 香港国际安全与环境无害化拆船公约	272
项目六 控制船舶有害防污底系统污染国际公约	276
项目七 船舶压载水及沉积物控制和管理国际公约	284
项目八 国际油污防备、反应和合作公约	294
项目九 国际油污损害民事责任公约	319

参考文献	334
------	-----

模块一

国际公约与海上运输 组织机构

项目一

国际公约的基本知识

“条约必须遵守”是一项习惯国际法原则。每项公约都赋予缔约国一定的权利和义务,以期各国采取切实可行的措施,通过国内立法,使违反公约的行为得到足够严厉的惩罚,进而促使公约的各项规定得以有效的遵守。

一、基本概念

(一) 条约

条约(Treaty)广义上是指两个或两个以上国家之间,或国家组成的国际组织之间,或国家与国际组织之间,共同议定的在政治、经济、科技、文化、军事等方面,按照国际法规定它们相互间权利和义务关系的国际法律文件的总称,包括条约、专约、公约、协定、议定书、换文以及宪章、规约等。条约主体必须是国际法主体。现代国际法和国际条约实践公认国家和国家组成的国际组织是国际法主体,它们都有缔约权。还在争取独立的被压迫民族的政治组织在一定范围内也是国际法主体,有权缔约。国家缔约权一般由国内法特别是宪法加以规定,通常由国家元首、政府首脑、外交部长或他们委派的全权代表行使。1969年维也纳联合国条约法会议通过了《维也纳条约法公约》,规定了缔结条约的程序和原则。

条约在狭义上是指具体名称定为条约的国际法律文件,往往是国家间议定的政治性的、最重要的、规定根本关系的文件,其缔结和生效的形式及程序比较隆重,一般需经批准和交换或交存批准书,签字人级别比较高,有效期比较长。

(二) 专约

专约是指国与国之间就专门问题达成的协议。有些专约是补充现有条约的(如政治同盟条约、军事专约),有些是解决国际关系中的专门问题的(如渔业专约、邮电专约)。专约通常是双边的,但也有多边的。

(三) 公约

公约(Convention)是指国际的有关政治、经济、文化、技术等方面的多边条约。公约通常为开放性的,非缔约国可以在公约生效前或生效后的任何时候加入。有的公约由专门召集的国际会议制定。

(四) 协定

协定(Agreement)一般是指国家间、国际组织间或国家与国际组织间,用来解决专门问题或临时问题而缔结的契约性文件。协定对签字各方都有约束力,并要求其履行协定所规定的义务,保证享有充分的权利。协定一般分为序言、实质性条款和最后条款三部分。协定可以是双边的或多边的,其缔结和生效的法律程序可以比条约简单,即经过签字或核准就可生效,但是有些协定也需经过批准。

(五) 议定书

议定书(Protocol)是指缔约国对条约或协定的解释、补充、修改或延长有效期以及关于某些技术性问题所议定缔结的国际法律文件。议定书有时附在条约或协定之后,有的也作为独立的条约。有时国际会议对某项问题议定并经签字的条约也叫议定书。

(六) 换文

换文是指两国(或多国)就已经议定的事项所交换的、内容相互一致的几个外交照会的合称。这种外交照会,通常由双方(或多方)在事先约定的日期同日发出或先后发出,并在照会中写明来照和复照,构成两国(或多国)间的一项共同同意。换文一般用来补充正式条约或确定关于处理某一特殊问题已达成的共同同意,如建立外交关系的换文、有关贷款协定、某些事宜的换文、承认商标或商标注册问题的换文等。

(七) 宪章

宪章(Charter)是指国家间关于某一重要国际组织的基本文件,具有国际条约性质。它一般规定该国际组织的宗旨、原则、组织机构、职权范围、议事程序以及成员国的权利和义务等,属于多边条约的一种,如《联合国宪章》《美洲国家组织宪章》《非洲统一组织宪章》等。

二、国际公约的适用原则

1969年缔结的《维也纳条约法公约》第26条规定:“凡有效之条约对其各当事国有拘束力,必须由各该国善意履行。”一国一旦成为一项“有效”条约的当事国,该国就必须将该项条约接受为国内法,解决好公约与其他国内法之间的效力冲突,使其在国内行政与司法机关中予以适用。

(一) 条约在国内法上的接受方式

条约的国内适用以条约在国内法上的接受为前提。接受条约为国内法,可以是成文法,也可以是判例法;而在成文法中,可以是宪法,也可以是其他法律。概括各国国内法接受条约的实践,可以将条约在国内法上的接受分为三种形式:

第一种是转化(Transformation),也称间接转化,是指国际法的原则、规则和制度由于国内法律行为而被纳入国内法律体系中,成为国内法律,或者具有国内法律的效力。转化相当于参照国际条约进行国内立法,使国际条约的内容在国内法里具有相应的规定,这样,国内法院适用的就是国内法而不是国际法。这种做法的优点在于避免了法院处理国际条约与国内法关系的复杂问题,解决了它们之间的矛盾;缺点在于立法成本过高,国际条约的数量随着国际政治经济关系的发展快速增长,一个国家置身于国际社会,不可避免地要缔结和加入大量国际条约,如果一律对它们重新进行国内立法则成本太高,更重要的是有些条约或有些条约中的某些



条款是无法转化为国内立法的。采取转化方式最为典型的国家是意大利和英国。

第二种是纳入(Adoption),也称直接转化,是指由国内法采纳国际法,使其在国内发生效力,而不需要将国际法转化为国内法。纳入的特点是不需要重新进行国内立法,而是原则地宣告国际条约可以在国内适用,并不改变国际条约作为国际法的性质、主体和内容。纳入的优点是快捷,节省立法成本;缺点是将会引出国际条约在国内法院的直接援引性和国际条约的效力等级等一系列理论与实践问题。采取纳入方式最为典型的国家是美国,按照《美国宪法》第6条第2款的规定,在美国的权力下缔结的一切条约,与美国宪法和根据该宪法制定的法律一样都是美国的最高法律。

第三种,自执行条约和非自执行条约。自执行条约(Self-executive Treaty),是指条约经国内接受后,无须再用国内立法予以补充规定,即应由国内司法或行政机关予以适用的条约。非自执行条约(None Self-executive Treaty),是指条约经国内接受后,尚须再用国内立法予以补充规定,才能由国内司法或行政机关予以适用的条约。这两个概念由美国始创,后来其影响波及其他国家,欧共体法院称非自执行条约为具有“结构性缺点”,并以关贸总协定(GATT)的“结构性缺点”为由,认为其不能赋予个人在欧共体成员国国内法院援用的权利。

(二) 国际公约与国内法冲突的解决

条约一旦被接受为国内法,它的国际法性质即发生改变,而成为国内法的一部分。当把它适用于自然人和法人时,可能发生条约与同一事项的其他国内法之间的冲突。如何解决这种冲突,各国的现行情况大致可以分为三类:

第一类,国内法的地位优越于条约。以阿根廷为例,条约的地位在宪法和法律之后,实行的结果与宪法或法律相抵触的条约不能得到执行,显然不能避免其由于违约而按国际法应承担的国际责任。

第二类,条约与国内法的地位相等。以美国为例,具体原则是:宪法的地位高于条约;“和谐解释”的规则,即尽量将表面上与条约有抵触的国内法解释为并无抵触,因此两者可以并存,都可以适用;后法优于前法。

第三类,条约的地位优越于国内法。这又可以分为两种情况:(1)条约优越于一般国内法,但宪法优越于条约,例如法国;(2)条约不仅优越于一般国内法,而且也优越于宪法,例如荷兰。

三、条约的生效、失效、保留与解释

(一) 生效

条约的生效是指条约对缔约国开始发生拘束力。生效方式和日期取决于条约规定或缔约各方的协议。双边条约的生效大约有三种方式:

(1)自签字之日或规定之日起生效,不需批准或交换批准书。这种条约多是一些经济、贸易、技术合作或文化等方面的协定。

(2)自双方批准之日起生效,不需交换批准书。缔约双方如在同一天批准条约,条约即在该日生效;如果日期不同,则自缔约一方最后通知批准的日期起生效。

(3)自互换批准书之日起生效。意义重大、政治性强或永久性的边界条约生效通常采取这种方式。有些多边条约要全体签字国批准才生效,有些只需一定数目的国家或某些特定国

家提交批准书即生效,如1945年的《联合国宪章》,在中、法、苏、英、美五国以及其他过半数的签字国向美国交存批准书后即生效。

(二) 失效

条约的失效是指条约对缔约国丧失效力,即条约终止对缔约国产生权利和义务。根据国际实践,条约一般在下列情况下失效:

(1) 条约期满。许多条约规定了有效期限,如无延长有效期的规定,则条约到期即告失效。

(2) 缔约国同意废除。无期限或有期限而尚未到期的条约,可经各缔约国一致同意予以废除。

(3) 废约或退约。条约本身自始就属无效的不平等条约,或双边条约当事国一方违背条约主要义务,缔约他方有废约或退约的权利。多边条约当事国之一违背条约主要义务,其他当事国有权一致协议在各国与违约国关系上或在全体当事国之间将该条约终止。如发生“情势变迁”的情况,条约也可废除。双边条约经缔约一方退出当即失效。多边条约经某缔约国退出,便对该国失效。

(4) 条约已经执行完毕,虽未期满也即告失效,如关于赔偿或债务的协定。但目的在于建立事物恒久状态的条约,如划界条约等,执行完毕后仍不失效。

(5) 条约执行不可能。如条约客体不复存在,条约即告失效。

(6) 条约解除条件的成立。有的条约明文规定了条约解除条件,一旦解除条件成立,条约随之失效。

(7) 条约如做部分修改,被修改部分失效;如全部修改,则原条约因被新条约代替而失效。

(8) 战争的爆发,往往使交战国间的条约失效,但有关战争法规的条约除外。平时断绝外交关系或领事关系并不当然使条约失效。条约停止实施并不等于条约失效。

(三) 保留

条约的保留是指一国在签署、批准、接受、赞同或加入条约时所做的单方面声明,其目的在于摒除或更除条约中若干规定对该国适用时的法律效果。只有多边条约会发生保留问题。

根据国家主权原则,任何一国都可以提出保留,但有下列情况除外:条约本身禁止保留;条约仅准许特定的保留,其余条款不在其内;保留与条约的目的和宗旨不合。

保留的效果是,除条约另有规定外,如保留经另一缔约国接受,就该缔约国而言,保留国即成为该条约当事国,但须以该条约已对这些国家生效为条件;如保留经另一缔约国反对时,条约在反对国与保留国间并不因此而不发生效力,但反对国明确表示相反意思者不在此限;一国提出保留时,只要至少有另一缔约国已经接受该项保留,就称为有效;如果一国在接到保留国的通知后12个月内,或至其表示同意承受条约拘束之日为止,未对保留提出反对,该项保留即被视为已被该国接受;对另一当事国成立的保留,在保留国与另一当事国的关系上,可在保留范围内修改保留所涉及的条约规定,而在其他当事国之间,这项保留则不影响条约规定;反对保留的国家如果并未反对该条约在该国与保留国之间生效,则在该两国之间仅不适用所保留的规定。

如果条约明文准许保留,则不需要其他缔约国事后予以接受。除另有规定外,保留和对保留的反对都可随时撤回。保留、明示接受及反对保留都必须以书面形式提出,并致送缔约国及



有权成为条约当事国的其他国家;撤回保留或对保留的反对也须以书面做出。

(四)解释

条约的解释是指对条约整体或个别条款的意义、内容和适用条件所做的说明。原则上,只有缔约国才有解释条约的资格。彼此在解释条约上有分歧时通常通过外交途径协商解决。缔约双方就条约解释达成协议后,往往用解释性议定书或换文形式加以记录,或发表解释性声明。多边条约解释由缔约国召开国际会议共同协商,订立有关条约补充议定书。不能达成协议时,在所有当事国同意的情况下,可采用国际仲裁或国际司法方式解决。有些多边条约规定了条约解释的条款和解决解释争端的程序。如在联合国范围内遇有涉及条约解释的问题时,通常请国际法院发表咨询意见。1969年《维也纳条约法公约》规定,条约应参照条约的目的与宗旨,忠实地按照条约用语的上下文,就约文的通常意义善意地加以解释。如果条约用两种或两种以上文字写成,一般都规定遇有解释分歧时应以某种文字为据。

四、条约缔结程序

条约缔结程序是指国与国之间签订条约的全部过程,一般包括谈判、签字、批准和交换批准书。

1. 谈判

谈判指国家间就条约内容和缔结等事项进行交涉的过程。除国家元首、政府首脑和外交部长外,开始时通常须审查代表是否奉有谈判条约全权。谈判结果订成双方一致同意的正式文本。多边条约谈判通过国际会议的形式进行,条约草案提交会议通过。在联合国范围内缔结的国际条约,条约文本由联合国大会或为此专门召开的外交会议通过。谈判结束,约文拟定后,可由谈判代表草签。

2. 签字

签字指由受权签约的代表在条约正式文本上签名,以表示缔约国同意接受条约拘束。双边条约签字前由缔约国双方代表互阅签约的全权证书,多边条约则由缔约国代表组成全权证书审查委员会审查。一般的条约自签字之日起即可生效,不需批准或其他手续。在国际组织范围内缔结国际公约,有时不经过签字这种传统程序,而是根据该组织的组织文件规定,主管机关将公约拟定后,径送各国审议批准。

3. 批准

批准指国家有权机构对其代表所签署的条约最后确认。根据各国的宪法和实践,有权批准条约的一般是国家元首或议会,有时国家元首根据议会的决议来批准。有些条约可采取简易的批准方式,即由政府核准。一般来说,国家没有义务必须批准其代表所签署的条约。除批准外,一国表示同意接受条约拘束还可用接受、赞同等新方式。

4. 交换批准书

双边条约获得批准后,通常要交换批准书。多边条约则要把批准书交存于条约规定的负责保管批准书的保管者。除另有规定外,双边条约自交换批准书之日起生效。多边条约生效需要全体或一定数目的签字国交存批准书。

五、国际海事公约在我国的适用

国际海事公约在我国的适用,基本遵循了国际公约在我国适用的一般规律。在将公约接

受为国内法的方式和国际公约与国内法的冲突的解决上,《中华人民共和国宪法》和海事管理的基本法律《中华人民共和国海上交通安全法》并无明文规定,只在海事管理的另一基本法律《中华人民共和国海洋环境保护法》第 97 条规定“中华人民共和国缔结或者参加的与海洋环境保护有关的国际条约与本法有不同规定的,适用国际条约的规定;但是中华人民共和国声明保留的条款除外”。从国际海事公约在我国适用的实践看,国际海事公约在我国的适用主要有以下方式:

第一种是转化,将涉及国家主权的国际公约转化为国内法。如根据《联合国海洋法公约》,制定《中华人民共和国领海及毗连区法》《中华人民共和国专属经济区和大陆架法》;根据《联合国海洋法公约》和 MARPOL 73/78 制定《中华人民共和国海洋环境保护法》;根据 SOLAS 1974、《1966 年国际载重线公约》《1969 年国际船舶吨位丈量公约》、MARPOL 73/78 制定了《船舶与海上设施法定检验规则——国际航行海船法定检验技术规则》;根据 STCW 78/95 制定了《中华人民共和国海船船员适任、评估和发证规则》;根据 ISM 规则制定了 ISM 规则。

第二种是纳入,国际海事公约规定的内容无须转换,直接在国内适用,这主要涉及一些技术类的公约规定。公约生效后,对到港外国籍船舶和我国国际航行船舶直接生效,而无须等国内相关法律经过相应的修改。如 SOLAS 1974 及其历年修正案、MARPOL 73/78 及其附则等。

第三种是国际海事公约对国内立法的补充,这是我国海事管理中近年新形成的一个鲜明的特点。这主要是由于国内立法相对滞后,海事管理的某些问题又迫切需要解决。如 2003 年中国海事局以通知的形式将 IBC 规则、BCH 规则适用于国内沿海航行的船舶,2005 年以通知的形式将 MARPOL 73/78 附则 V《防止船舶垃圾污染规则》适用于国内沿海航行的船舶。

第四种是国际海事公约与国内法冲突的解决。尽管《中华人民共和国宪法》《中华人民共和国海上交通安全法》并没有明文规定,但从我国海事管理的实践来看,当国际海事公约与我国国内法发生冲突时,我国采取的是国际条约优先原则,以充分履行我国作为缔约国所应承担的国际义务。

项目二

国际海上运输组织与机构

一、国际海事组织(International Maritime Organization, IMO)

(一) 国际海事组织概况

国际海事组织是联合国负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染的一个专门机构,总部设在伦敦。该组织最早成立于1959年1月6日,前身为政府间海事协商组织(Intergovernmental Maritime Consultative Organization, IMCO)。

IMCO是根据1948年3月6日在日内瓦举行的联合国海运会议上通过的《政府间海事协商组织公约》(1958年3月17日生效),于1959年1月6日—19日在伦敦召开的第一届公约国全体会议上正式成立的,是联合国在海事方面的一个专门机构,负责海事技术咨询和立法。1975年11月第9届大会通过了修改的组织公约决定,并于1982年5月22日起更名为IMO,以加强该组织在国际海事方面的法律地位,使其在海事和海运技术领域起到更大的作用。

IMO与联合国及联合国粮农组织、国际劳工组织、国际原子能机构订有合作协议。IMO通过的国际公约、规则和决议案为造船、设计、检验、航运、海事、管理等部门所必须遵循的法定文件。

IMO总部设在伦敦,截至2012年3月国际海事组织共吸纳了169个成员以及3个联系成员(中国香港特别行政区和澳门特别行政区为该组织联系成员),以及300名左右的国际工作人员为其服务。^① IMO的最高权力机构为大会(Assembly,每两年召开一次),而由40名成员组成的理事会(Council)是其决策执行机关,下设5个委员会(Committee,每年一一两次);日常工作由秘书处承担,秘书长为最高行政执行官,秘书处下设5个司,分别为海上安全司、海上环境司、法律事务及对外联络司、行政司和会议司。各机关的地位、成员以及职能如下:

1. 国际海事组织大会

大会是其最高的决策机关,由所有成员参加,每两年举行一次常会。有1/3的会员通知秘书长要求召开大会或当理事会认为有必要召开大会时,在发出召开大会的通知60天后举行大

^① <http://www.imo.org> 国际海事组织官网。

会的特别会议。其主要负责组织未来的工作计划、预算计划的投票、决定财政安排以及选举理事会成员。大会表决制度为“特定多数”制,即经出席大会及投票的成员国的 2/3 以上同意才能通过。

2. 国际海事理事会

理事会是其决策执行机关并且监督组织活动,由大会每两年选举的 40 名成员组成,成员可以连选、连任。其主要职能是在大会闭会期间履行除了《国际组织公约》第 15 条 j 款的有关规定的大会的职能,另外理事会的职能还包括:(1)协调组织机关活动;(2)考虑组织文件起草工作以及预算的评估,并且将其提交给大会;(3)接受委员会以及其他机关的报告和建议,并附以适当的建议和意见提交给大会;(4)经大会同意,任命秘书长;(5)经大会同意,签订有关该组织和其他组织关系的协议和安排。该 40 名成员被分为 A、B、C 三类,其中 A 类成员为对国际航运服务影响最大的 10 个国家或地区,截至 2015 年,中国已经连续 14 次被选为 A 类理事国。

3. 海事安全委员会

安全委员会是组织的最高技术机构,由所有成员组成。该委员会的主要职能:(1)考虑在组织职责范围内的有关航标、船舶建设和设备、安全船舶的配备、避碰规则、危险货物处置、海事安全程序和要求、水文信息、航海日志和航行记录、海上事故调查、救助打捞和其他直接与海上安全有关的事项;(2)该委员会还负责为履行由国际海事组织公约分配的责任以及任何为其他国际性文件赋予并被国际海事组织接收的责任提供机构设备;(3)其有责任考虑并提交建议和指导方针给可能由大会通过的有关安全方面文件;(4)被扩大的海事安全委员会可以通过例如《国际海上人命安全公约》等公约的修正案,并且该委员会可以包括公约的成员,即使其不是国际海事组织的成员。

4. 海洋环境保护委员会

该委员会初期是作为大会的附属机关,在 1985 年才获得其独立的法律地位。该委员会由所有成员组成,主要职能考虑组织职权范围内有关船舶污染的防治和控制的事项,特别是有关公约、其他规范性文件以及确保其实行的措施的通过和修订。

5. 技术合作委员会

该委员会在 1969 年作为理事会的一个附属机构存在,与 1984 年生效的国际海事组织公约修订案的方式成为组织下属委员会。该委员会由组织所有成员国组成。其职能考虑组织职责范围内有关共同合作项目的实施的事项(组织作为技术合作项目的执行者以及合作机构)以及在技术合作领域有关组织活动的事项。

6. 法律委员会

该委员会在 1967 年以一个附属机构的名义存在,处理由“托瑞·勘庸号”海难所引发的法律问题。该委员会由组织所有成员组成。其职能是处理组织职责之内的所有法律问题以及履行任何其他法律文书规定或授权并为组织接收的其他职责。

7. 便利交通委员会

该委员会在 1972 年 5 月作为理事会的附属机构存在并于 2008 年 12 月通过国际海事组织公约修正案转化成一个具有独立地位的委员会。该委员会由组织所有成员组成。其职能通过各方面实施《1965 年便利国际海上运输公约》消除不必要的手续和国际航运的繁文缛节以及处理组织职责范围内有关国际海上交通、便利的事项。最近几年该委员会的工作为确保

海事安全和国际海事贸易便利两者之间的权利平衡。

另外,国际海事组织行政事务由秘书处主管,其由秘书长以及 300 名左右的国际工作人员组成。

IMO 出版物大致分为六大类:(1)综合类(包含基本文件,IMO 公约,大会决议和其他决定,人命安全公约之各种文件、规则、建议等);(2)货物(包括危险货物规则及其各修正案以及其他相关文件);(3)便利旅行和运输;(4)法律事项;(5)海上环境保护;(6)船舶技术。

IMO 主要活动:制定和修改有关海上安全、防止海洋受船舶污染、便利海上运输、提高航行效率及与之有关的海事责任方面的公约;交流上述有关方面的实际经验和海事报告;为会员国提供本组织所研究问题的情报和科技报告;用联合国开发计划署等国际组织提供的经费和捐助国提供的捐款,为发展中国家提供一定的技术援助。截至 1984 年底,国际海事组织制定并负责保存的公约、规则和议定书共有 30 个,其中已经生效的有 24 个。

(二)国际海事组织与中国

我国在联合国合法席位恢复后,于 1973 年 3 月 1 日正式加入 IMO,1975 年当选为理事国,曾在该组织第 9~15 届大会上当选为 B 类理事国,在 1989 年第 16 届大会上当选为 A 类理事国并连任至今。2007 年 11 月 23 日,IMO 第 25 届大会在英国伦敦召开,出席此次会议的中国代表团团长、交通部副部长徐祖远和 IMO 秘书长米乔普勒斯签署了《中华人民共和国交通部和国际海事组织关于 IMO 技术合作的备忘录》,进一步加强中国和 IMO 在海事领域的技术合作关系。

我国对 IMO 的归口管理部门设在交通运输部船舶检验局。

中国还派出数十名专业人员到国际海事组织创办的世界海事大学进修。1984 年,世界海事大学大连分校在中国大连成立。国际海事组织秘书长曾多次访华。

中国自加入国际海事组织后,历年均派团出席有关国际会议并参与相关国际法规、议定书的制定工作,在有关海事、安全等具体业务方面,中国政府有关部门与国际海事组织联合开展并保持了有效合作,双边和多边交流活动顺利进行。

二、国际劳工组织(International Labour Organization, ILO)

(一)国际劳工组织的概况

国际劳工组织是一个以国际劳工标准处理有关劳工问题的联合国专门机构。1919 年,国际劳工组织根据《凡尔赛和约》作为国际联盟的附属机构成立。ILO 是为了促进社会进步成立的,成立的目的是为了保障劳工的合法权益。ILO 总部设在日内瓦,现有会员国 175 个。在制定政策时,各会员国的政府、雇主和工人的代表有同等权利,这在联合国各机构中是唯一的。

国际劳工组织的组织机构包括:

(1)国际劳工大会:最高权力机构,每年召开一次会议;闭会期间由理事会指导该组织工作,国际劳工局是其常设秘书处。主要活动有从事国际劳工立法,制定公约和建议书以及技术援助和技术合作。

(2)理事会:国际劳工组织的执行委员会,每三年经大会选举产生,在大会休会期间指导该组织工作,每年 3 月、6 月和 11 月各召开一次会议。

(3)国际劳工局:常设秘书处,设在瑞士日内瓦国际劳工局总部。国际劳工组织是以国家

为单位参加的国际组织,但在组织结构上实行独特的“三方性”原则,即参加各种会议和活动的成员国代表团由政府、雇主组织和工人组织的代表组成,三方代表有平等独立的发言和表决权。

ILO 积极参加劳工的和社会正义的活动,尤其关心海员、渔民、码头工人的保护问题,不断建立、修改各种关于海事劳工问题的国际最低标准,如聘用船员的最低工资、遣返船员、职业培训、船员膳宿供应、工作时间及人员定额、假期及福利设施等。ILO 还从事海运业经济、技术、劳工和社会发展等方面的研究及分析。

1987 年 9 月 24 日内瓦国际劳工大会第 74 次会议(海事会议)通过了以下国际劳工议案:

①有关海员在海上及港口福利的协定和建议。该协议规定政府有责任保证向在海上和港口的船员提供足够的设施和服务,并制定了必要的协议,包括医疗待遇、海员通信、公共交通等。

②关于海员社会保障问题。根据该协定,国家应为船员提供社会保障。这一协定有利于促进改善海员及其家属的社会保障。

③关心海员健康保护及医疗协定。该协定为海员健康保护及医疗提供设施,包括船上医疗设施的标准、预防方法、在挂靠港医疗的便利、在搜索救助海域内的合作等。

④关于遣返海员的协定和建议。协议规定,海员在一定条件下,在船上服务一段时间以后,有遣返回家休息的权利;建议规定,遣返费用由船东支付。

(二)国际劳工组织与中国的关系

中国是国际劳工组织的创始成员国,也是该组织的常任理事国。1971 年,中国恢复了在该组织的合法席位。1983 年以前,中国未参加该组织的活动。1983 年 6 月,我国派出由劳动人事部部长率领的代表团出席了第 69 届国际劳工大会,正式恢复了在国际劳工组织的活动。自 1983 年至今,中国每年均派代表团出席各种会议,并积极参与该组织在国际劳工立法和技术合作方面的活动。几十年来,中国与国际劳工组织的关系得到较大发展,开展了人员互访、考察、劳工组织派专家来华举办研讨会和讲习班、制订实施技术合作计划以及援助我国建立职业技术培训中心等各类活动。

中国批准的国际劳工公约涉及最低就业年龄、最低工资、工时与休息时间、海员劳动条件、男女同工同酬和残疾人就业等内容。2015 年 8 月,经第十二届全国人大常委会第十六次会议审议通过,中国正式批准加入《2006 年海事劳工公约》,公约详细规定了海员的最低从业要求、就业条件、船上生活设施标准、职业健康安全保障等内容,明确了海员的权利和成员国的义务。

三、国际海运联合会(International Shipping Federation, ISF)

ISF 总部设在伦敦,是一个船东组织,在有关海员雇佣和安全的所有问题上代表船东的利益。ISF 是最老的国际船东组织,成立于 1909 年,当时是欧洲的船东组织,到 1919 年才成为世界性的船东组织。ISF 有三个主要目标:①为会员提供和交流最新的海员雇佣情报;②根据海员的雇佣发展情况,提出和协调各国船东的意见;③在讨论处理海员问题的国际论坛上,代表会员的利益与各国政府和工会商洽。

ISF 有 28 个会员国,拥有船舶的吨位超过世界总吨位的一半,拥有船员超过 50 万人。ISF 的工作重点放在劳动标准方面,经常与工会打交道。在许多问题的解决上,雇主与工会的看法