

海上保安的現況

林 毅 李寧俊 譯

海上保安廳

一九八三年八月

前 言

《海上保安的现况》一书，是一九八三年九月，我国渔政渔港考察团访问日本时，日本海上保安厅所赠送的。

为了帮助全体渔港监督工作人员，和其他有关方面的人士了解日本海上管理的情况，汲取他们的先进经验，以开拓我们的改革思路，提高我们的工作水平，我们受农牧渔业部渔政渔港监督管理局的委托，翻译了这本书。

由于我们的水平有限，所以本书的错误之处在所难免，欢迎提出批评和指正。

译 者

一九八四年八月

于北京

海上保安的现况

目 录

第 1 章 新海洋秩序时代的海上保安	1
I 海洋调查和提供海洋情报.....	2
1. 海洋的开发利用和海洋情报.....	2
2. 收集海洋情报所必需的海洋调查.....	4
3. 提供海洋情报.....	7
II 确立海洋秩序及安全·环境问题.....	9
1. 确立海洋秩序.....	9
2. 确保海上安全和保护海洋环境.....	10
III 适应新海洋秩序时代.....	13
第 2 章 维持海上治安	17
II 领海的警备等.....	17
1. 领海警备.....	17
(1) 海峡警备.....	17
(2) 重要海域的警备.....	17
(3) 对日本沿海可疑船舶的警备.....	18
2. 对外国海洋调查船的警备.....	18
3. 对我国渔船的保护.....	19
(1) 北海道周围海域发生的扣船事件.....	19
(2) 其他海域发生的扣船事件.....	19
II 监视取缔外国渔船.....	19
1. 从北海道南岸至铫子远海海域.....	22
2. 从北九州西岸至岛根县远海海域.....	23

3.	从冲绳县至小笠原群岛周围海域·····	26
Ⅲ	取缔海上犯罪·····	27
1.	违反海事关系法令·····	28
2.	违反渔业关系法令·····	29
3.	触犯刑法·····	29
(1)	海难事件·····	29
(2)	海上人身侵犯·····	30
4.	违反贸易关系法令·····	31
5.	违反出入境关系法令·····	32
Ⅳ	对海上纠纷等的警备和警卫及警护·····	32
1.	对海上纠纷等的警备·····	32
2.	警卫、警护·····	33
第3章	确保海上交通安全和海难救助·····	35
I	海上交通的现状和海难情况·····	35
1.	海上交通的现状·····	35
2.	海难的发生状况·····	36
(1)	需救助船舶的状况·····	37
(2)	死亡、下落不明者的状况·····	38
3.	海难的救助状况·····	40
(1)	需救助船舶的救助状况·····	40
(2)	人命的救助状况·····	40
(3)	海上医疗等的援助·····	41
4.	远距离海域海难的发生和救助状况·····	43
Ⅱ	交通繁忙海域的交通安全对策·····	44
1.	东京湾、伊势湾及濑户内海的交通安全对策·····	44
(1)	海上交通安全法的实施状况·····	44
(2)	东京湾的情报提供、航行管制系统·····	45
(3)	伊势湾及濑户内海的情报提供、航行管制系统·····	48
2.	港内的交通安全对策·····	48

III	确保船舶安全航运	50
1.	危险货物运载船的安全对策	50
(1)	油轮	50
(2)	运载放射性物质等的船舶	53
2.	外国船舶的安全对策	54
3.	各类船舶的安全对策	55
(1)	游览船	55
(2)	车辆渡船	56
(3)	渔船	56
4.	海难防止思想的普及	57
5.	气象、海况情报的提供	58
6.	海上避碰法的修改	59
IV	海难救助体制的整備	59
1.	情报收集体制	60
2.	海难的应急体制	62
(1)	陆地布署	62
(2)	船、艇、飞机	62
(3)	特殊救难队等	62
3.	与有关部门的协作等	64
(1)	与有关部门的协作	64
(2)	民间团体	64
4.	国际海难救助体制	64
第4章	防止海洋污染和海上防灾	67
I	海洋污染的现状和防范对策	67
1.	海洋污染的发生情况	67
2.	对海洋污染的调查	69
(1)	对海水、海底堆积物等的调查	69
(2)	对废油滴漂流、漂浮情况的调查	71
3.	强化防止海洋污染的规定	72

4.	监视取缔海洋污染行为	74
5.	指导防止海洋污染	76
6.	防止外国船舶污染海洋的对策	77
II	海上灾害和防灾对策	79
1.	海上灾害的发生状况	79
2.	海上漏油等的防除对策	80
	(1) 原因者方的体制	80
	(2) 海上保安厅的体制	80
	(3) 与有关部门等的协作	82
	(4) 其他	83
3.	海上消防对策	83
	(1) 事故责任者方的体制	83
	(2) 海上保安厅的体制	83
4.	大型油轮码头的防灾对策	83
5.	石油储备基地等的防灾对策	84
6.	海上灾害防止中心	85
7.	大规模地震灾害对策	88
8.	其他灾害对策	89
第5章	海洋情报的提供和海洋调查	91
I	海洋情报的管理和提供	91
1.	现实情报	91
	(1) 航路通报	91
	(2) 海流通报等	91
2.	非现实情报	93
	(1) 海图、航路书籍	93
	(2) 海洋基本图	93
3.	海洋情报的收集和提供	94
II	海洋调查	96
1.	航路测量	96

2.	海况观测	97
(1)	潮汐、潮流观测	97
(2)	海流观测	97
(3)	观测海上流冰和波浪	98
3.	天文观测及地形测绘	100
(1)	天文观测	100
(2)	地形测绘	100
4.	特别观测	101
(1)	参与地震预报计划	101
(2)	参与火山爆发预报计划	103
(3)	关于海洋生物资源的生产能力和环境问题的研究	103
(4)	沿岸未利用渔场开发计划的调查(金沢市沿海)	104
第 6 章	航标的现状和配备	105
I	航标的现状	105
1.	航标的种类和性能	105
(1)	光波指向标	106
(2)	无线电波指向标	106
(3)	声波指向标	106
2.	大规模无线电波指向标系统	106
II	航标的配备	107
III	浮标式样的变更	109
第 7 章	关于海上保安的国际活动	112
I	国际业务关系的发展	112
1.	日本、菲律宾海上保安当局间会议	112
2.	巡视船队对美国的友好访问	112
II	与各先进国家、国际机构的协作	113
1.	国际海事组织(I M O)	113
2.	国际航路组织(I H O)	114

3.	联合国科教文组织政府间海洋学委员会 (I O C)	114
4.	国际航标协会 (I A L A)	115
5.	国际中央局星食业务	115
Ⅲ	技术协作	115
1.	接受研修人员	115
2.	派遣专家等	117
3.	开发调查协作	117
4.	开发协作	118
第 8 章	海上保安体制的现状	119
I	组织、定员	119
II	教育训练体制的整備	120
III	船、艇、飞机和通讯	122
1.	船、艇	122
	(1) 警备救难业务船	122
	(2) 航路业务船	122
	(3) 灯塔业务船	123
2.	飞机	125
3.	通讯	126
IV	研究开发	128
1.	防止海洋污染的技术	128
2.	航路技术	129
3.	航标技术	129

资 料

资料 1	世界各国(地区)领海、经济水域、渔业水域的幅员	131
资料 2	日本船舶被扣押情况的变化	135
资料 3	海上犯罪的种类和送交件数的变化	137
资料 4	全损船舶的种类和船数的变化	138
资料 5	各主要狭水道通航船舶船数的变化(每日平均)	139
资料 6	各航道受管制船舶通航情况(一九八二年)	140
资料 7	港务状况的变化	141
资料 8	对需救助船舶及其船员的施救情况(一九八二年)	142
资料 9	对需救助船舶施救情况的变化	143
资料 10	需救助船舶的海难类别及施救情况(一九八二年)	144
资料 11	需救助船舶的类别及施救情况(一九八二年)	145
资料 12	不同离岸距离的需救助船舶的施救情况(一九八二年)	146
资料 13	人身事故的施救情况(一九八二年)	147
资料 14	海上避碰法的主要修改点	148
资料 15	各海域海洋污染情况的变化	153
资料 16	各种原因的海洋污染(赤潮除外)发生件数的变化	154
资料 17	违反海上公害关系法令送交件数的变化	155
资料 18	最近六年间我国周围海域发生的海上灾害的主要事例	156
资料 19	海图等的种类和发行量(至一九八二年末)	157
资料 20	航路书籍的种类和发行量(至一九八二年末)	159
资料 21	天文观测和地形测绘的种类、成绩和计划	160
资料 22	航标的种类和数量(至一九八二年末)	162
资料 23	奥米加、劳兰、台卡性能等的比较	165
资料 24	中央及地方机构(至一九八二年四月末)	166
资料 25	地方支部(分局)一览表(至一九八二年四月末)	168
资料 26	地方支部(分局)配置图(至一九八二年四月末)	169

资料 27	教育训练机构的现状	171
资料 28	船艇的现状(至一九八三年末)	172
资料 29	飞机配备的现状(至一九八三年末)	174

附 录

附录 1	日本海上交通安全法	175
附录 2	日本港则法	193
附录 3	日本关于外国人渔业规则的法律	202
附录 4	日本关于外国人渔业规则的法律施行规则	205

第 1 章 新海洋秩序时代的海上保安

近年来，人类对于海洋的关心日益提高，通过运用现代的高级电子技术和卫星利用技术等，在世界范围内开展海洋的调查和开发利用活动。海底资源的开发，海洋能源的利用等方面都在蓬勃发展，更不用说传统的海运业和渔业了。

另一方面，由于海洋资源是有限的，因此必须在全球秩序下谋求环境保护、维持生态平衡的呼声很高。本世纪初以来，海洋自由原则已过时了，沿岸国的权利和管辖权在扩大，关于资源保护、环境保护的国际制度大量增加，于是制定了《关于海洋法的国际联合公约》（以下称《海洋法公约》）。海洋法公约自一九七三年联合国海洋法会议第一次会议起，经过约十年的审议，于一九八二年被采纳。到一九八三年六月一日止，已有包括我国在内的 125 个国家和地区的代表在公约上签了字。

五十年代初以来，世界各国为了确保本国的海洋权益，纷纷扩大领海范围和划定专属经济区。事实上，目前已经进入了所谓海洋割据的时代，部分地区已产生混乱局面。在这种情况下，制定了海洋法公约。公约阐明了沿岸各国对海洋的主权、主权权利和管辖权的有关事项，作为国际法体系明确了关于海洋的一般原则，迎来了真正的新海洋秩序时代。

根据这种形势，我国有必要适当地谋求国际协调，同时积极地开展多方面的海洋利用活动。

首先，一方面要谋求充实关于我国沿岸海域的海洋情报资料，为促进海洋利用打下基础。另一方面，为了确定我国今后的管辖海域，亟需对沿岸海域和大陆架进行准确的科学调查。为了适当地行使我国的管辖权，还必须努力充实监视取缔体制，努力确保海洋活动的安全和海洋环境的保护。

在这一章里，根据我国的国家利益，明准了今后海上保安厅的

任务。

I 海洋调查和提供海洋情报

1. 海洋的开发利用和海洋情报

近年来，随着科学技术的发展，增大了开发利用海洋的可能性。从资源开发和空间利用等观点出发，对海洋的利用不断得到重视，海洋的开发利用在飞速发展。海上保安厅为了确保船舶交通安全，一贯致力于航路测量、海况观测等海洋调查工作；提供航海通告和航路通告等现实情报；发行海图、航路书籍杂志等刊物。目前，各种海洋调查的成果不仅被利用于确保海上船舶交通的安全，还被作为多方面海洋开发利用的基础情报，得到广泛的利用。

随着海底资源开发业、养殖业以及海洋性旅游业的发展，对海洋情报的需求增加了。看来，随着海洋法公约的缔结和管辖海域的扩大，今后对海洋情报的质和量的需求都将急速增加。

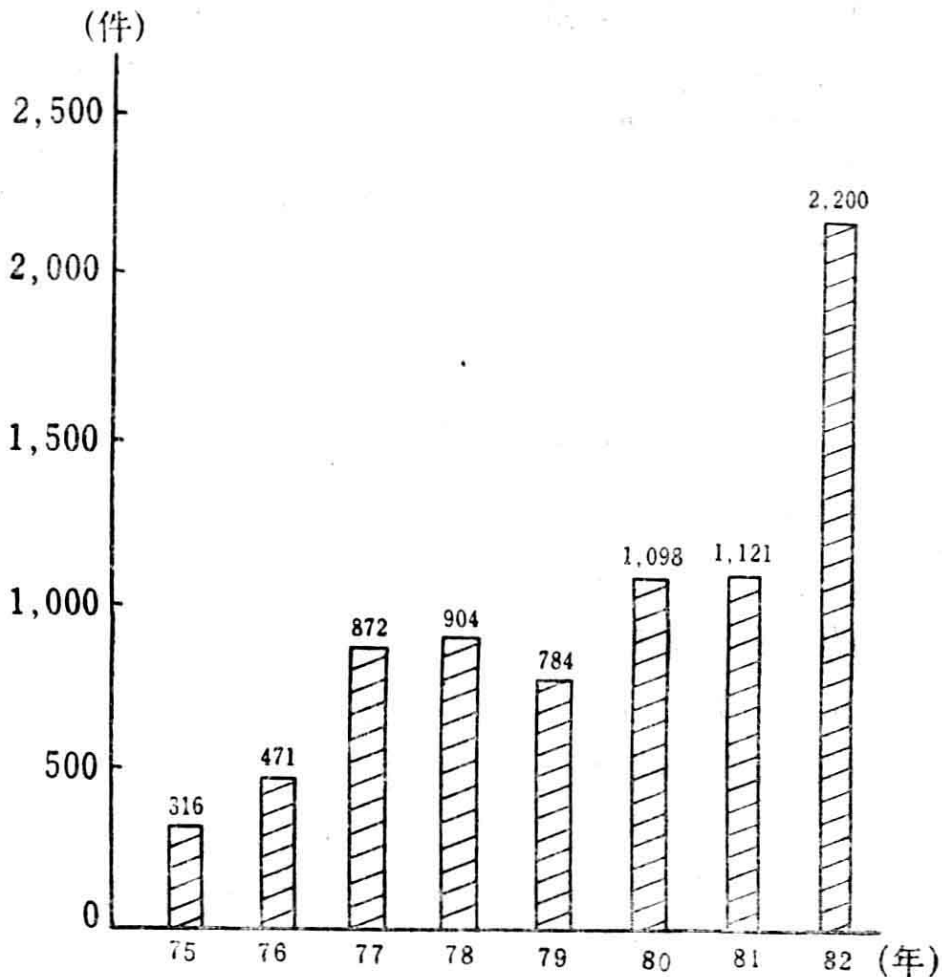
为了根据海底地形和海底构造，在大陆架的范围扩大至大陆边缘部分的情况下，以从领海基线外延 200 海里为原则，划定专属经济区并在这广大的海域里行使我国的主权权利，以及为了开发石油、金属等海底资源，要求提供详细的关于海底地形和海底地质构造的情报。此外，在进行海底资源开发时，为了保护环境，掌握必要的海况数据是十分重要的。

随着沿岸国对海洋的权利和管辖权的扩大，在各外国的周围海域，我国渔业没有发展的余地，显示了在我国未利用海域发展养殖业的重要性。为此，掌握有关海流、潮流、水质和海洋生物等海洋环境基础情报是不可欠缺的。

进一步，随着开发沿岸区域的发展，增加了飞机场建设，港湾工程等土木工程，对水深、波浪和潮汐等情报的需求也增加了。近年来，随着汽艇、游艇、冲浪和钓鱼等海洋性旅游活动的普及，要求提供必要的关于海况、气象的安全情报。

从海上保安厅水路部海洋情报课提供的情报件数来看，海洋情报需求状况如图 1—1 所示。一九七五年约 300 件，一九八二年达 2,200 件，七年内增加了 6 倍多。所提供的情报和资料中，关于海流、水

图 1—1 海洋情报提供件数的变化



温、海水盐份和化学成份的最多，其次按顺序是关于地质及地球物理、波浪、潮流、海上气象、潮汐和海洋污染。其比较如图 1—2 所示。调查这些情报的利用目的，其结果如图 1—3 所示。利用于学术研究、运输和通信(海运、海底电缆铺设工程等)、资源开发、环境保护的较多。其它还有海洋性旅游、空间利用和防灾等。

今后，考虑到海洋法公约是海洋的利用和海洋环境保护的转机，以及海洋开发利用的进一步发展，为了多方面促进适当有效地开发利用海洋，有必要优先掌握大量的关于海水和海底的情报。

图 1—2 海洋情报提供件数的类别

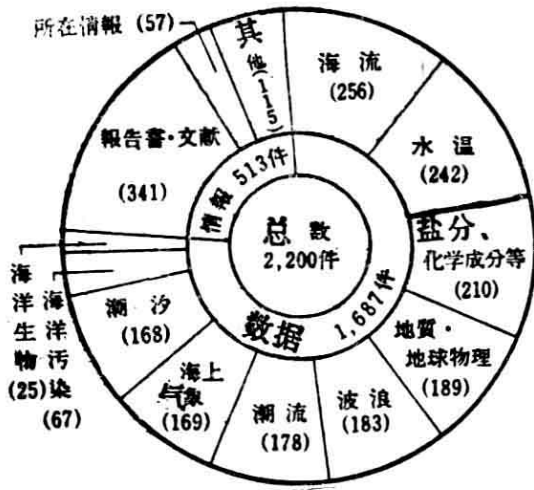
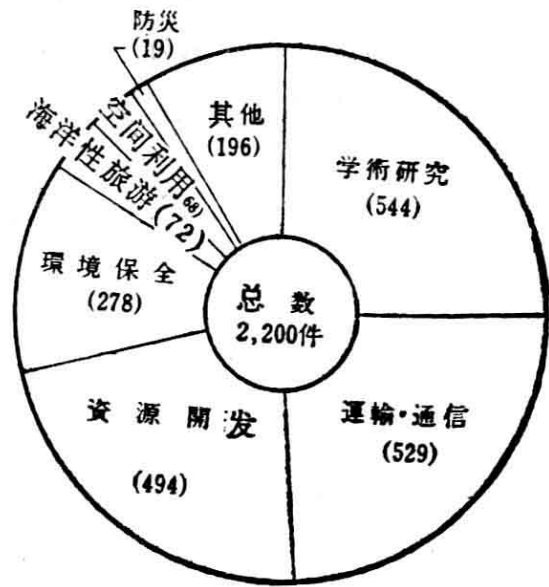


图 1—3 情报利用目的的类别



2. 收集海洋情报所必需的海洋调查

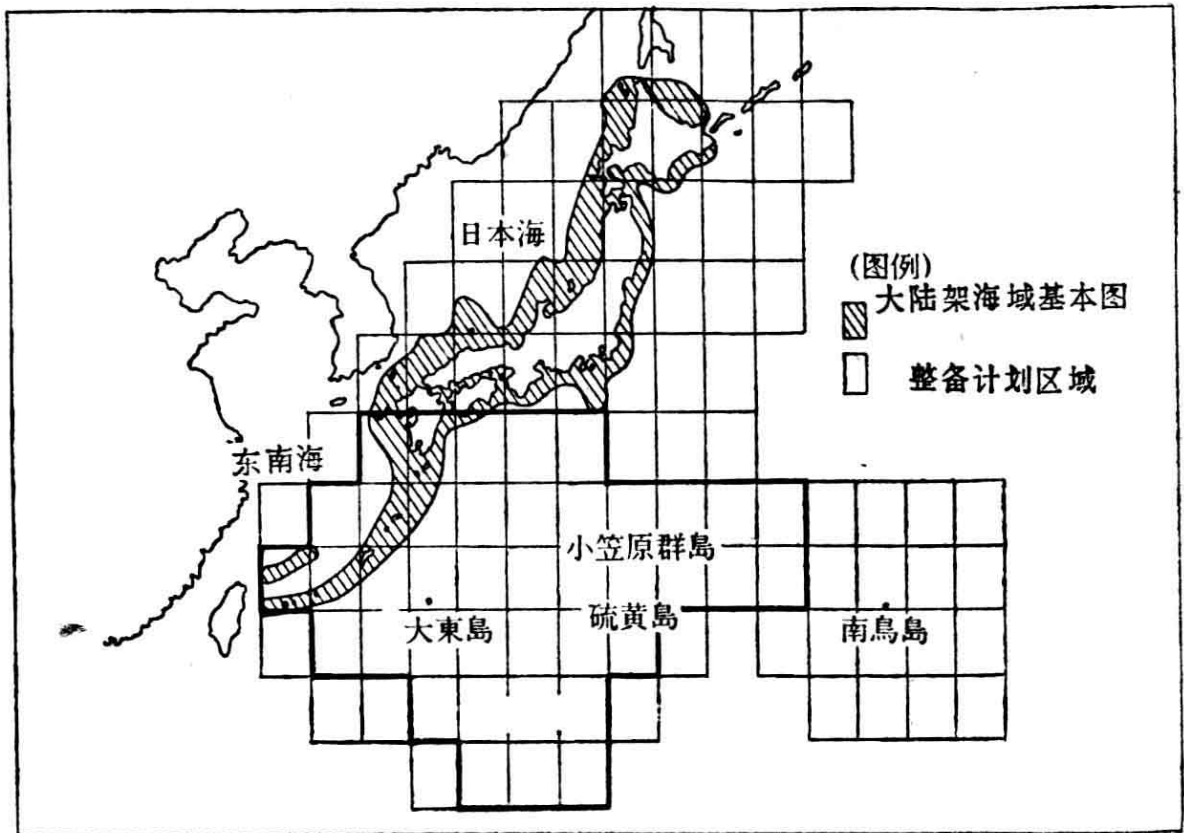
今后，考虑到海洋情报的需求量将进一步增加，必须继续以广阔的时常变化的海洋为对象，积极开展各种调查。特别迫切的任务是，根据海洋法公约为新海洋秩序的形成做准备，为了确定我国的 200 海里专属经济区和大陆架范围并在海图中加以标绘，要着手开展调查，从而掌握这些海域的基本情报。

首先，为了确定管辖海域的范围，必须准确地确定领海基线。为此，海上保安厅从一九七三年开始，对沿岸海域特别是对领海基线附近的重要海域的低潮线、海底地形和海底地质构造进行了详细的调查，谋求绘制出较完整的沿岸海域基本图。

如果根据现行的大陆架公约，大陆架的范围为水深达 200 米或上履水域的深度容许开发其自然资源的海床和底土。如果根据海洋法公约则为距离 200 海里范围以内的海床和底土。在公约对我国生效起十年以内，应向根据公约而设立的“关于大陆架界限委员会”提出科学的、可靠的数据以证实沿岸国的大陆架边缘部位有可能超过 200 海里。有人认为在我国南方海域的大陆架范围可能超过 200 海里，有必要及早着手进行调查。对大陆架进行调查所得到的详细的海底地形和海底地质构造的资料，将作为基础情报广泛应用于金属、石油等海底

资源的开发，和学术研究等方面。

图 1—4 大陆架海域基本图整備计划图

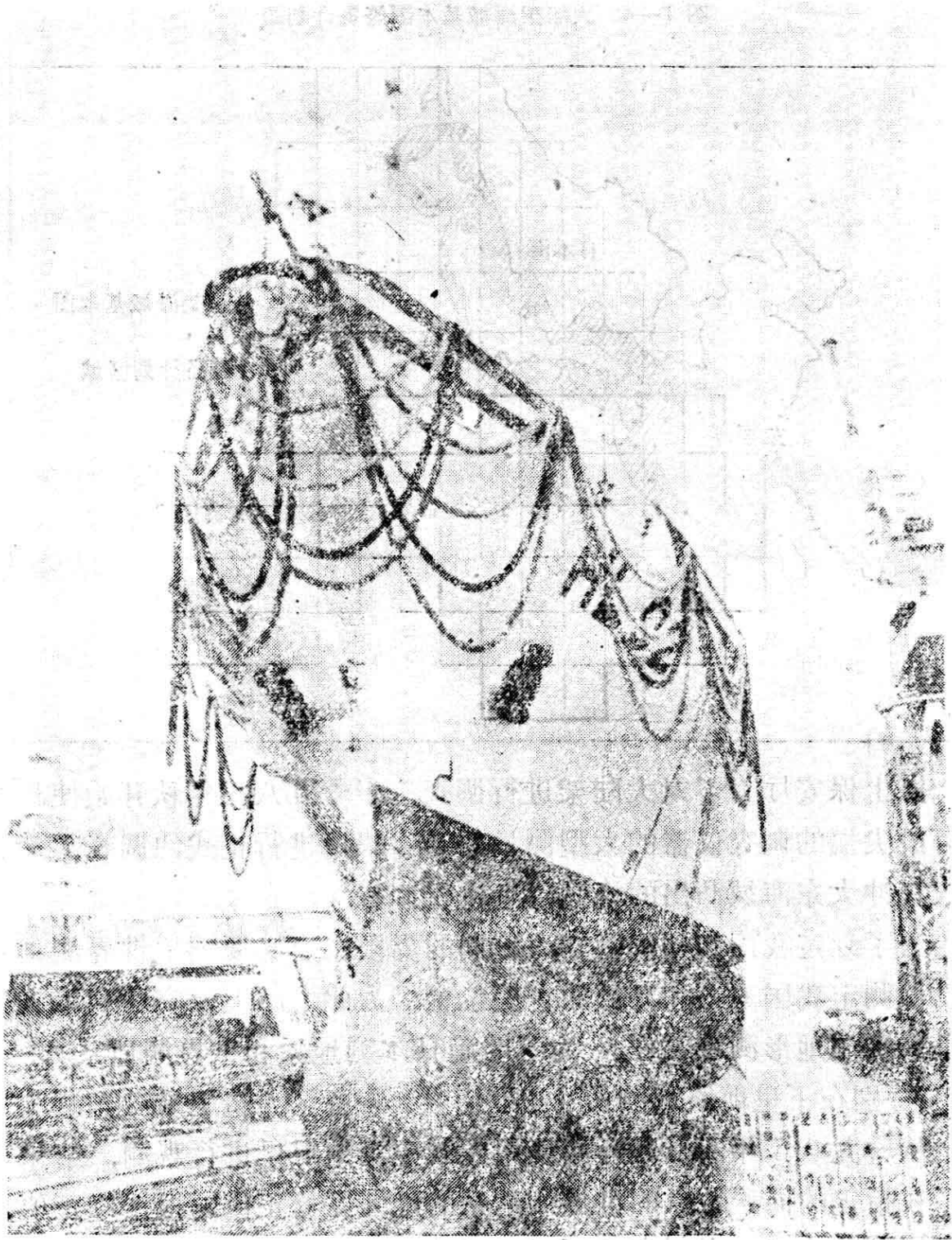


海上保安厅为了对大陆架进行调查，于一九八三年秋开始使用装配有最尖端的调查仪器的大型测量船“拓洋号”进行正式的调查。第一步先在冲大东海域凸出的峰脉附近进行调查。

为了划定我国和邻国管辖海域间的界限，有必要利用世界测地系（注1）测定我国本土和岛域的正确位置。为此，海上保安厅利用人造卫星来实施地形测绘工作。为了明确日本测地系和世界测地系的关系，特别在下里航路观测所（和歌山县）装备了人造卫星激光测距装置。从一九八二年四月起开始使用无线电测地卫星进行观测，结果得到了在指定的同一地点的世界测地系的经纬度修正值。根据修正值，日本列岛的位置比现行海图所示位置偏西北约470米。

海流、波浪等海况情报对于确保船舶交通安全和经济运航是不可欠缺的，并且还可广泛应用于沿岸开发、渔业、娱乐业等方面。为此，海上保安厅使用了测量船、巡视船、艇和飞机等，在日本近海实施海况调查。此外，对我国的海洋利用有很大影响的黑潮在我国海域

“拓洋号”下水典礼一九八三年三月



的流域和流量都最大，要继续加以观测，包括西太平洋黑潮发源区域。

在沿岸海域，一直在进行港湾、航道、沿岸测量以及潮汐、潮流

等的观测，并通过海图和航路书籍等提供安全航行所必需的情报。随着船舶的大型化、危险货物运载船的增加和港口建设的发展，从提供更高精度的海图和潮汐预报以及环境保护的观点出发，必须扩大精密调查的范围并对海流、潮流、波浪等进行综合性调查。此外，包括养殖业和娱乐业等新兴的沿岸海域利用业的蓬勃发展，急需增加大量的关于水温、海水流动、海底地形等广泛的资料。所以今后要继续实施综合性的沿岸调查。

为得到上述高精度的海洋情报而进行的海洋调查，要求扩大调查海域，增加调查项目、密度和频率并提高调查精度。为进一步开展调查活动，引进新技术，实现海洋调查技术现代化是十分重要的。

3. 提供海洋情报

为了取得海洋资料需花费大量的人力和财力，而这些海洋情报能被国内和国际有效地灵活应用。所以国家有必要对所取得的情报实行统一管理。海上保安厅作为我国的综合性海洋情报中心，在有关部门的积极协作下对海洋情报实施统一管理。

海洋是人类共同财富，为了促进海洋资料得到充分利用，联合国科教文组织政府间海洋学委员会（I O C）设立了国际海洋资料交换系统。通过这个系统加强了国际间的情报交流工作。在我国，海上保安厅航路部海洋情报课作为在 I O C 注册的国内海洋情报中心，在海洋情报的交换领域内作为我国的代表机构，谋求国际间海洋情报的有效利用。尤其是最近，IOC 为了促进国际共同调查活动并对调查成果实行统一管理，进一步设立和扩充了责任国立海洋情报中心。海上保安厅航路部海洋情报课作为西太平洋海域责任国立海洋情报中心接受了参加西太平洋海域共同调查（注 2）、全世界海洋情报服务系统及海洋污染监测计划（注 3）的业务，且正在进行中。

在国内，海上保安厅将自行调查得到的资料和从国内海洋调查机构得到的资料以及通过上述国际情报交换系统得到的各外国的资料，无论是现实的还是非现实的，都提供给海运、港湾建设、水产、资源开发和娱乐等行业使用。