

货代考试综合辅导:海上运输组织与机构 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/256/2021_2022__E8_B4_A7_E4_BB_A3_E8_80_83_E8_c67_256061.htm 国际海事组织

(International Maritime Organization, IMO) 国际海事组织 (IMO) 的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日至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日起改为现名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的全部技术工作由下述5个委员会进行，即海上安全委员会 (MSC)、海上环境保护委员会、便利运输委员会、技术合作委员会和法律委员会。IMO总部设在伦敦。IMO的最高权力机构为大会 (每两年召开一次，Assembly)，下有理事会 (每年两次，Council) 和 (上述的) 委员会 (每年一~二次，Committee)；日常工作有秘书处承担，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，总计为300余名工作人员，以处理日常行政事务

。 IMO出版物大致分为七大类：（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。我国在联合国恢复合法席位后，于1973年3月1日正式参加IMO，1975年当选为理事国，1995年11月，我国以最多票数连任A类理事国。我国对IMO的归口管理部门设在交通部船舶检验局。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：为会员提供和交流最新的海员雇佣情报。根据海员的雇佣发展情况，提出和协调各国船东的意见。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，雇主与工会的看法难免不同，因此，ISF的主要任务是协调和提出雇主的观点。ISF还为IMO、联合国贸易和发展会议、联合国经社理事会担任咨询工作。在IMO里，ISF主要关心船员的配备和培训，积极参与制定了1978年《关于海员培训、发证和值班标准国际公约》。ISF的活动还包括船员工资、建立并协调与工会的关系、船员配备与组织等。ISF主要为船东谋福利，但它与国际劳工组织、海事组织合作，积极参加拟订与海员雇佣条件、健康培训和

福利有关的重要的国际劳工组织公约和决议，对航运业的发展起着重要的作用。国际航运公会（International Chamber of Shipping, ICS）ICS成立于1921年（当时叫International Shipping Conference，1948年改为现名），主要是由英、美、日等23个国家有影响力的私人船东所组成的协会，协会成员大约拥有50%的世界商船总吨位。ICS成立的宗旨是为了保护本协会内所有成员的利益，就互相关心的技术、工业或商业等问题交流思想，通过协商达成一致意见，共同合作。ICS的主要业务：油船、化学品船的运输问题和国际航运事务。贸易程序的简化。集装箱和多式联运。海上保险。海上安全。制定一些技术和法律方面的政策，便于船舶进行运输。ICS制定的各种决议可通过它的成员，即来自各国的船东带回各自的国家，影响他们国家的法规，从而达到ICS的决议于各国的法规相和谐，使ICS的意愿在各国有所体现，使各国使用同一的航运法规，便于海上交通运输的发展。国际独立油轮船东协会（International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO, ITOA）INTERTANKO成立于1934年，总部设在挪威奥斯陆，由来自各海运国家的独立油轮船东组成。当时正处于石油危机时期，它成功地将油轮闲置、集中起来管理（被称为Schierwater plan），以便有关船东在竞争中紧密合作。30年代末，随着油运市场的改善，这一组织的活动慢慢地减少，直到1954年正式解散。50年代中期，该组织在伦敦重新成立，可是由于没有足够的能力来维护其成员的利益，处于一种半休眠状态。1970年，一些独立油轮船东集聚在奥斯陆，由10个海运国家的代表再次组成了INTERTANKO，于1971年1月开始工作

。目前INTERTANKO由270多个油轮船东作为它的会员，拥有世界油轮80%的总吨位。石油公司和政府所拥有的油轮船队不准加入协会成为会员。INTERTANKO是非赢利性机构，它成立的宗旨是为会员之间交换意见提供场所，促进自由竞争，维护独立油轮船东利益。加强技术和商业之间的交流。

INTERTANKO特别强调于它所提供的服务对它的成员具有实际价值。其业务主要包括：

港口信息方面，成员们每月收到包括最新港口状况和费用的公告。当发现某处滥收费时，代表其成员作出快速反映；在港口费、代理机构安排、运费税等方面给专家建议。

运费和滞期费问题，该机构帮助油轮船东对付租船方、石油交易商拖延支付或不支付运费的问题。在此项服务开设的头两年，就成功地帮助船东处理和回收了150万美元的资金。

租船合同，INTERTANKO提供了各种标准的租船合同条款和文本，专家们给其成员各种实际可行的关于租船方面的建议。

市场研究

，INTERTANKO提供关于油轮市场供需方面独到的见解，出版了《油轮市场展望》、《油轮经营风险和机遇》等书。关于船舶动态、海上安全、市场趋势、油轮费用、港口使用费等各方面的最新消息。INTERTANKO凭借着优质的服务，给各独立油船业主创造了更多的获利机会，同时也促进了自身的发展，对海运业经济贸易发展起了一定的推动作用。

国际油轮船东防污染联合会(The International Tanker Owners Pollution Federation, ITOPF) ITOPF是一个处理解决海上石油漏溢问题的专业性组织，每个加入《油轮船东自愿承担油污责任协定》(TOVALOP)的油轮船东或光船承租人都自动成为ITOPF的成员。ITOPF是为管理TOVALOP而于1968年建立

的，它的任务不仅限于管理TOVALOP，还包括对清除海上油污提供专业性的帮助，进行损失程度的估计，索赔分析，制定应急方案，提供咨询、培训和情报服务等。TOVALOP是世界油轮船东为赔偿海上油污清除费用和赔偿油污所造成的任何损失而签订的协定，尽管已经有了关于海上油污索赔公约（IMO制订的），但TOVALOP仍有很重要的作用。ITOPF的作用是确保其成员有足够的经济担保，并给该组织成员的船舶颁发证书。目前，ITOPF的赔偿能力已达7000万美元，共有3200个成员，加入ITOPF的油轮多达6000艘，占世界油轮总吨位数的97%。ITOPF总部设在伦敦，有一个由5名高水平技术人员组成的技术小组专门处理世界各地有关的油污事件，评估污染的严重程度，提出清除办法并协助清除，调查油污污染造成的损害。ITOPF直接训练一批技术人员帮助多国政府和其他组织制定漏溢事故的应急处理方案，并对事故处理提供咨询。ITOPF还出版海上油污情况和处理技术资料，现已出版12种有关技术信息资料，并制作了5部20分钟的清除海上油污的录象系列片。虽然ITOPF被认为是TOVALOP的一个管理机构，但是从ITOPF取得的成就来看，它已超出了管理范畴，目前已被公认为清除海上油污染的专门技术中心，为保护海洋环境做了积极的努力。欧洲和日本国家船东协会委员会（Council of European and Japanese National Shipowners Associations, CENSA）CENSA于1974年1月1日成立，总部设在伦敦，该组织由比利时、丹麦、芬兰、法国、德国、希腊、意大利、日本、荷兰、挪威、葡萄牙、瑞典、英国13个主要航运国家的船东协会组成。其工作范围涉及航运政策和海运领域的各方面，无论是班轮还是不定期船，干货船或者油轮

。成立CENSA的主要目的是通过发展合理的航运政策保护和促进其成员的利益。包括：通过完善海运法规，维护其成员利益，消除海上运输和贸易方面的限制。建立市场自由机制，尽量避免政府歧视，减轻海运法规对托运人的影响，是托运人可以自由选择承运船舶。在海运供需双方之间建立自由贸易体系，使该体系尽可能自我调节。CENSA每年召开4次~5次会议，委员会设1名主席，2名副主席，都是从成员国的主要船东中选出来的。每个国家在委员会里有2名代表。委员会下设4个部门，分别涉及下列问题：研究联合国航运政策；美国航运政策进展；欧洲班轮公会和欧洲船东协会之间的会议进展情况；世界上其它地区有可能影响委员会成员的立法、政策的变更；散货、油船运输政策的发展。CENSA是联合国贸易和发展会议的咨询机构，与全欧班轮工会联系密切，是欧洲货主委员会的伙伴。日本和欧洲一些国家组织起来，可以互相交流信息，促进世界海运业的发展，也促进了这些国家经济和贸易的发展。救助协会（Salvage Association, SA）1856年，一些劳埃德保险公司的保险商及伦敦海运保险公司的代表成立了该协会，1971年10月被英国女皇命名为"救助协会"。协会成立的目标是在船舶海事及财产损失方面保护商人和船东的利益。协会的主要作用是处理船舶及货物受损事件，并进行调查。该协会是非营利性的，为任何船东或货主服务，根据服务时间和难度收取费用。它不仅是一个保险机构，也为保险商、船东、保赔协会、政府及制造商提供服务。如果船舶遇难需要拖曳，协会通常联系拖轮，并安排拖曳方式；如果船舶沉没或搁浅，协会就派去救助官员提出建议。船舶修理是协会十分重视且占很大比例的

一部分工作。救助协会的船舶调查人员不仅要注意船舶的损坏程度，协商修理成本，还要明确船舶受损原因，在船方和受损方之间合理划分修理费。协会的船舶调查人员对损货的善后处理提出建议，对货物的贬值情况进行评估，在适当的地点安排货物的修复或出售。救助协会每年大约处理1500个案例，帮助政府、船东、商人等解决了一些实际问题。该协会正在不断发展壮大自己，以参加更多的海难救助，解决更多的海事纠纷。

波罗的海贸易海运交易所（The Baltic Exchange，BE）波罗的海贸易海运交易所是世界上唯一的一家世界性的航运交易所。1823年，波罗的海俱乐部成立。1900年，波罗的海俱乐部与伦敦航运交易所合并，成为波罗的海贸易海运交易所。现在波罗的海贸易海运交易所拥有600多家公司，2000多名代表在交易所工作。波罗的海贸易海运交易所是一家私人公司，它的成员必须持有它的股份。在波罗的海贸易海运交易所内，服务人员为需要船舶的人及拥有船舶或经营船舶的人提供服务，货物可以找到船舶，船舶可以找到货物，大大地方便了货主和船东，促进了海运经济贸易的发展。交易所的业务在各类市场口头进行，谈判成功后就签定运输合同或买卖合同。航运交易是交易所的主要活动，全世界不定期货船市场上大约3/4的干散货运输量由交易所的成员经手。交易所的另一项主要业务是商品及期货交易。期货交易者主要从事谷物、马铃薯、大豆及肉类的期货交易。波罗的海贸易海运交易所每年可为英国赚取的纯收入达3000万英镑左右。波罗的海和国际海事公会（Baltic and International Maritime Conference，BIMCO）BIMCO成立于1905年，总部设在丹麦哥本哈根，原名波罗的海和白海公

会，后来因其成员变成世界性的，于1927年改名BIMCO。BIMCO向本组织成员提供全世界港口和海运条件方面的免费情报服务、免费咨询服务、专题讲座及短期培训。成立的宗旨是联合船东和航运机构，在适当的时候采取一致行为促进航运业的发展，把不同的意见和违反工作惯例的情况通知本组织成员。BIMCO在1927年时只有20个成员国，占当时商船队总吨位的14%。目前，BIMCO有110个成员国，950个船东，约有11800条船接受它的服务。BIMCO吸收的人员和组织包括：船东、船舶买卖代理人、船东和船舶买卖协会、船舶代理商和承租商、延期停泊和防卫协会及航运联合会。

BIMCO的服务范围非常广泛：
 预防和解决争端：在现实中，许多本不必要的争端源于错误地使用一些单证，或单证本身不健全、不准确。如果使用BIMCO的标准单证就可以防止争端的发生。BIMCO经常发表一些文章，免费给它的成员一些信息。当它的成员由于某些原因出差错时，可以通过它在海运业的地位来保护它的成员。
 信息服务：作为BIMCO的成员，能免费从BIMCO的信息库得到港口和航运市场的信息。BIMCO已建立了24小时服务制，有港口情况、冰冻情况、运费率、航运市场报告、燃料价格、BIMCO修改过的某些条款。BIMCO平均每天收到来自世界各地的150多个咨询。
 出版物：BIMCO周刊刊登最新加入该组织的成员名单和航运市场信息；BIMCO公告每年出六期，主要是介绍海运业的发展趋势和一些海事案例的判决。BIMCO与其它的海运组织联系非常密切。BIMCO的许多成员国也是IMO的成员。BIMCO是联合国经济及社会理事会和国际气象组织的咨询机构，与联合国和发展会议观察员及国际商社等有合作关

系。国际货物装卸协调协会（International Cargo Handling Co-ordination Association, ICHCA）于1952年成立，总部设在伦敦。这一协会成立的头四年里，在运输领域受到各地成员的有力支持，在西欧国家成立了8个国家委员会。这些国家委员会主要处理专属它们自己国家的问题，如组织讨论会等。到80年代末，ICHCA与各国的联系进一步加强了，已有大约21个国家委员会，拥有4000名通信会员，会员遍及90多个国家。每两年在不同国家、地点召开的大会，为世界范围内的成员们提供了唯一的机会进行聚会和交流经验、观点和思想，会议论文概述了协会的工作。ICHCA成立的目的是提高货物在各运输环节中的效率，促进世界运输系统中作业技术的改善。ICHCA的主要工作是对联运的协调。50年代中期讨论了木材包装与大宗散糖处理问题；1957年在每两年一次的汉堡会议上首次讨论了滚装作业问题；集装箱也是50年代一次会议的主题。ICHCA在60年代继续发展了这种单元装载技术。1969年和1970年研究了在货物处理中的载驳运输船和计算机管理。1973年，由成员国代表组建了技术咨询分委员会（Technical Advisory Sub-Committee, TASC），以便监视与ICHCA有关的技术事务和考虑对协会成员的特殊利益。TASC的主要工作是形成一系列的与货物运输作业技术有关的研究报告和出版物，一般每年集会四次，但它的主要工作是利用通信完成的。它做了大量的工作去协调不同运输方式之间的联运，包括海空联运，公路、铁路、船舶联运及散货自动化装卸系统。ICHCA认为，转运技能是个核心问题，因此它研究、制定、组织、公布对发展中国家的经营、监督人员的培训规划，也为其它一些国家创造培训机会。ICHCA

对于从制造厂到消费者的以任何运输方式进行的货物搬运的各个方面都感兴趣，并给予可能的协助。ICHCA对许多政府间组织具有咨询资格，如国际海事组织、国际劳工组织、联合国工业发展组织、联合国贸易和发展会议、经社理事会等。在这些国际论坛上，ICHCA注意那些与货物有关的会议和研究团体，并且凡是有聚会讨论货物装卸的地方都能听到ICHCA会员的意见。ICHCA在主持国际研究项目，出版其研究报告和技术文件，办理技术查询等方面也起了重要作用。

ICHCA发表的大量重要文献包括：《集装箱概要》（1974年）。这一书的出版很快被认为是这方面的权威著作，国际海运保险协会推荐这本书为必读书，并于1986年再版。

《运输系统中的货物安全》（1976年）。该书由两部分组成，第一部分概述货物在运输过程中的偷窃损失问题；第二部分分析重大案件的发生及防御措施。这些报告构成伦敦及阿姆斯特丹货物安全会议的基本条件。

《滚装运输码头及跳板性能》（1978年）。它第一次提供了全世界港口与船舶的1000多个滚装跳板的详细资料，这些数据最初是为了协调国际标准化组织、协调滚装运输中的船舶与港口关系而收集的。这一书的出版对船舶经营人、船舶设计师、设备制造商、货物装卸人及货物托运人都有重要的参考价值。

《国际标准集装箱的安全性：理论及实践》（1981年）。是研究集装箱安全的专著，是在船舶经营者、货物装卸人及其它有关人士大量采访及广泛调查的基础上写成的。

《国际标准集装箱挂钩吊装时的安全处理与集装箱安全公约总则》（1987年）。它指出利用吊钩吊集装箱应注意的一些基本原则。调查表明集装箱经常用链吊、挂钩，有时甚至用多种铲

车或起重杠杆来吊装，便于集装箱装卸运输。ICHCA正处于货物装卸技术革命的开端，它强调运输作业中货物装卸的重要经济意义，并且寻求更先进的装卸方法。今后，ICHCA在货物处理领域仍将起重要的作用。国际航标协会

（International Association of Lighthouse Authorities，IALA）

IALA成立于1957年，是一个民间的航标组织。它把世界上80个国家中负责提供和维修灯塔、浮标和其它助航设备的单位组织起来，除了国家的航标部门外，共有160个会员，包括港口当局、助航设备制造商和咨询单位等。IALA的主要目标是通过相应的技术措施，促进助航设备的不断改进，保证船舶安全航行。IALA的技术工作由若干国家航标主管部门抽出的专家所组成的技术委员会担任，负责研究航标领域当前的主要问题，并将研究成果送交执行委员会，经批准后，以IALA正式建议的形式公布。IALA有4个技术委员会：

- 助航标志系统：负责管理有关目视和声响助航设备的问题。
- 无线电导航系统：负责处理无线电航标事务，与助航标志委员会合作制定助航设备准则；此外还研究新的卫星系统和地面无线电导航系统。
- 船舶交通管理系统：在国际港口协会和国际引航员协会的协作下进行工作。
- 导航设备的可靠性和适用性：该技术委员会在制定导航设备自动化问题中，拟定明确的标准，以便于正确决策。

IALA的另一项工作是与其它国际组织保持密切联系，特别是对IMO有咨询任务，要在导航设备方面向其提供建议，并且以组织研讨会、专题研讨会等方式向发展中国家提供援助和建议。IALA最著名的技术成就在于国际浮标设置体系的统一方面。1980年IALA设计的浮标系统公布。但其实施是最艰巨的工作，因为当时世界上共有30

多种不同的浮标在使用。IALA为了使浮标统一，作了很多工作。目前IALA的浮标体系已基本上代替了其它种类的浮标。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问www.100test.com