

海事组织 - 是什么



国际海事组织

海事组织 - 是什么

由于航运业的国际性，人们早已认识到，旨在提高海上作业安全的行动，如在国际层面上开展，将比各个国家单方面的、不与其它国家协调的行动更为有效。



正是在这种背景下，联合国在 1948 年召开的一次会议通过了一项公约，建立国际海事组织(海事组织)*，作为有史以来第一个专门处理海事事务的国际组织。

从通过该公约至其在 1958 年生效之间的 10 年里，与安全有关但重点略有不同的其它问题引起了国际上的注意。其中最重要者之一，是船舶造成海洋污染，特别是油船所载油类造成污染的威胁。1954 年，通过了一个有关该事项的国际公约，海事组织于 1959 年 1 月承担起管理和推行该公约的责任。从最开始，提高海上安全和防止海洋污染就一直是海事组织的最为重要的目标。在 21 世纪初，海上保安成为本组织另外一个主要重点。

海事组织的总体目标归纳为一句口号：“**清洁海洋上的安全、保安和高效航运**”。

本组织是总部设在联合王国的唯一联合国专门机构。它目前(2013 年 6 月)有 170 个会员国和三个联系会员。其管理机构“大会”每两年举行一届会议。在大会

会间，由大会选出的 40 个会员国组成的理事会行使海事组织管理机构的职责。

海事组织是个技术性组织，多数工作在一些委员会和分委会中开展。

海上安全委员会(海安会)是本组织主要机构之一，与大会和理事会同时由 1948 年国际海事组织公约设立。今天，海安会处理所有与航运安全相关的事宜，并处理海上保安事宜和海盗及武装抢劫船舶的问题。

海洋环境保护委员会(环保会)由大会在 1973 年 11 月设立。它负责协调本组织防止和控制船舶造成海洋污染的活动。

设有七个分委会：人为因素、培训和值班分委会(培训分委会)；履行海事组织文书分委会(履约分委会)；航行、通信和搜救分委会(航、通、搜分委会)；防污染和反应分委会(防污分委会)；船舶设计和建造分委会(设计和建造分委会)；船舶系统和设备分委会(系统和设备分委会)及货物和集装箱运输分委会(货运分委会)。

* 1982 年之前，本组织被称作政府间海事协商组织(海协)。



最初设立法律委员会，是为了处理 1967 年“*Torrey Canyon*”号事故引起的法律问题，但以后成为常设委员会。它负责审议本组织范围内的任何法律事宜。

技术合作委员会负责协调本组织提供、特别是向发展中国家提供海事技术援助的工作。

便利委员会负责海事组织有关便利国际海上运输的活动和职

能。它们旨在减少船舶进入或离开港口或其它码头时所需的手续和简化此种情况下所需的单证。

海事组织的所有技术机构和大会均开放供所有会员政府在平等的基础上参加。

海事组织秘书处以秘书长为首，由约 300 名国际公务员协助秘书长工作。秘书长由理事会任命并经大会批准。



它做什么

海事组织已促使约50项公约和议定书得以通过，并通过了1,000多个有关海上安全和保安、防止污染和相关事宜的规则和建议书。



安全

海事组织在 1960 年召开的第一次会议是有关海上安全的，这再恰当不过了。该会议通过了《国际海上人命安全公约》(《安全公约》)，该公约于 1965 年生效，取代了在 1948 年通过的版本。《1960 年安全公约》涉及到旨在改进航行安全的广泛措施。它们包括：分舱和稳性；机电装置；防火、探火和灭火；救生设备；无线电报和无线电话；航行安全；谷物运输；危险品运输；和核动力船舶。

海事组织在 1974 年通过了《安全公约》的新版本，载入了所通过的 1960 年公约的修正案及其它改动，包括改进后的修正程序。根据新的修正程序，海安会通过的修正案将在某一预先确定的日期生效，除非特定数目的国家提出反对。《1974 年安全公约》在 1980 年 5 月 25 日生效。此后对该公约作出过几次修订，以计及该行业中的技术进步和变化。

海事组织通过的有关安全的其它公约包括《1966 年国际载重

线公约》(对先前的 1930 年公约的更新)；《1969 年国际船舶吨位丈量公约》；《1972 年国际海上避碰规则公约》(《避碰公约》)，它使海事组织通过的分道航行制具有强制性并大大减少了许多区域中的碰撞数目；和《1979 年国际海上搜寻和救助公约》。

海事组织在 1976 年通过了《国际海事卫星组织公约》及其业务协定。该公约于 1979 年 7 月生效，并之后产生了国际移动卫星组织。与海事组织一样，该组织以伦敦为基地(海事卫星保留为一个商业公司)。

捕鱼与其它形式的海上活动有很大不同，因此几乎没有任何海事组织的公约能直接适用于渔船。《1977 年托雷莫利诺斯国际渔船安全公约》旨在解决其中的若干问题，但因技术困难，该公约一直未生效。在 1993 年，一份议定书对它作过修订。2012 年 10 月在南非召开的一次大会通过了一项协助该条约生效的协定。



海事组织始终对船舶人员培训给予极大重视。在 1978 年，本组织召开了一次会议，通过了有史以来的第一项《国际海员培训、发证和值班标准公约》。该公约于 1984 年 4 月生效。它首次规定了国际上可接受的船员最低标准。在 1995 年，对该公约作了

修改，授权海事组织审核该公约当事国的管理、培训和发证程序。该套修正案于 1997 年生效。在对该公约全面审核后，在 2010 年于菲律宾召开的一次大会上，通过了对该《培训公约》及其相关规则的重大更新(所谓“马尼拉修正案”)。

海上保安

1985 年 10 月，意大利游轮 Achille Lauro 号被劫持，使海上保安问题首次突显在海事组织的议程上。海事组织通过了一项关于防止危及船舶安全及船舶乘客和船员保安的非法行为的措施的决议，并于 1986 年发布了关于防止针对船上乘客和船员的非法行为的措施的指南。

在 1988 年 3 月，通过了《1988 年制止危及海上航行安全非法行为国际公约》及其要求扩大适用于危及大陆架固定平台安全非法行为的议定书。两者均在 2005 年经过更新和修订。

虑及全球多次恐怖主义暴行，其中数次以运输基础设施为目标，海事组织于 2002 年通过了一整套海上保安措施，这些措施于 2004 年生效。

其中最为重要并影响最为深远的是《国际船舶和港口设施保安规则》。其中要求各国政府进行风险评估，确定其港口的保安威胁等级和船舶与港口应指定专

门保安员并制定出经政府批准的正式保安计划。

海事组织还通过了其他海上保安文书，包括关于国际航程不足 24 小时的旅客渡轮保安措施建议案；为成功解决偷渡案例的责任划分导则及防范和制止在从事国际海上运输的船舶上偷运毒品、精神药物和化学品前体的导则。

海盗和武装抢劫船舶

日益增加的海盗和武装抢劫船舶行径的问题在 1980 年代初首次在国际海事组织提出。海事组织启动了一项反海盗项目，其目的是促进制定区域协定，实施反海盗措施。2004 年 11 月，16 个亚洲国家缔结了《亚洲打击海盗和武装抢劫船舶区域合作协定》(亚洲协定)，其中包括《亚洲协定》信息分享中心，便利分享有关海盗的信息。这是一个海事组织寻求在其他地方推广的成功的良好合作的范例。



今天，海盗高风险区域包括索马里海岸外海域和亚丁湾内海域。非洲西海岸外，包括几内亚湾，是另一个令人关注的区域。

给各个政府和给船东和船舶经营人、船长和船员的防范和制止海盗和武装抢劫船舶的指南是在 1990 年代发布的，对该指南一直进行着更新和修订。最近，海事组织还对索马里海岸外水域中的船舶的海盗和武装抢劫发布了指南。海事组织还制定和发布了船东、船舶经营人和船长在高风险区域中船舶上私人雇佣武

装保安人员的使用的临时指南；船旗国防范和缓解基于索马里的海盗的指南；及私营保安公司在高风险区域中的船舶上提供私人雇佣武装人员的临时指南。

2009 年，在海事组织于吉布提召集的一次高级别会议上，该区域中的国家通过了一项重要的区域协定。《关于制止西印度洋和亚丁湾中的海盗和武装抢劫船舶的吉布提行为规则》认识到该区域中海盗和武装抢劫船舶问题的严重性，及，各签字国在其中宣布，拟以符合国际法的方式，就制止海盗和武装抢劫船舶进行最大的可能范围的合作。

一个专门项目实施单位，与吉布提规则的 20 个签字国合作，业已制定出主要通过海事组织吉布提规则基金提供资金的详细实施计划。吉布提规则的签字国承诺在包括以下在内的各种活动中合作：

- 对合理怀疑犯有海盗和武装抢劫船舶行径者，包括煽动和有意便利此等行径者进行调查、逮捕和起诉；

- 禁止和扣押嫌疑船舶和此等船舶的船上财产；
- 救助遭遇海盗和武装抢劫的船舶、人员和财产并便利对遭遇此等行径，特别是遭到暴力的海员、渔民、其他船上人员和旅客的适当照料、对待和遣返；及
- 在签字国之间并与该区域外国家的海军采取共同行动 – 诸如指定执法或其他经授权官员登上另一签字国的巡逻船和飞机。

吉布提规则鼓励分享相关信息，及一个区域网络业经建立，并具有位于萨那、蒙巴萨和达累斯萨拉姆的三个信息分享中心。

该规则的签字国还承诺对国家立法进行审议，以期确保具备法律将海盗和武装抢劫船舶定为刑事罪并对指称嫌犯行使管辖、进行调查和起诉做出充分规定。

所有签字国均参与通过海事组织建立的吉布提区域培训中心协调的定期区域培训计划。



防止污染... 提供赔偿

虽然在 1962 年对《1954 年防止油类污染公约》作了修正，但一系列的公约和其它文件仍因 1967 年“Torrey Canyon”号的失事而问世，包括于 1969 年通过的对 1954 年公约的进一步的修正案。

确立了在公海发生可能造成油污的事件时沿海国干预权的《1969 年国际干预公海油污事件公约》于 1975 年生效。

《1969 年国际油污损害民事责任公约》和《1971 年关于设立国际油污损害赔偿基金的国际公约》一起确立了为油污受害人提供赔偿的体系。

在 1971 年对《1954 年防止油类污染公约》又作了修正，但人们普遍认为需要有一个全新的文件控制船舶造成的海洋污染，因此，海事组织在 1973 年召开



了一个大型会议，全面地讨论船舶造成海洋污染的问题。结果通过了有史以来第一个全面的防污公约：《国际防止船舶造成污染公约》（《防污公约》）。

海事组织在 1978 年召开了油船安全和防污会议。该会议通过了《1973 年防污公约》的一份议定书；它提出了进一步的措施，包括若干操作性技术要求和一些经修订的结构要求。《1973 年防污公约的 1978 年议定书》实际上吸纳了母公约并加上一些修改。该组合文件通常被称为《73/78 年防污公约》，于 1983 年 10 月生效。此后该公约又经多次修正。

《防污公约》不仅处理油类污染，而且处理化学品、其它有害物质、垃圾和污水的污染及，根据 1997 年通过的附则 VI，空气污染和船舶的气体排放。经修订的附则 VI 于 2008 年获得通过并于 2010 年生效，以引入对船舶硫氧化物排放的渐进减少和进一步降低船用柴油发动机的氮氧化物排放。2011 年通过的修正案规定出减少国际航运温室气体排放的强制性措施，并使能源效率设计指数(能效指数)对新船成为

强制性，及使船舶能源效率管理计划(能效管理计划)成为对所有船舶的要求。这些修正案于 2013 年 1 月 1 日生效。

海事组织还正在积极讨论着基于市场的措施，这些措施一旦获得通过，将辅助全球管理机制限制和减少航运作业的温室气体排放，从而为减缓气候变化做出贡献。

在 1990 年，海事组织通过了《国际油污防备、反应和合作公约》。它旨在改善各国应付突发紧急事故的能力。它于 1995 年 5 月生效。一份涵盖有害和有毒物质的相关议定书(油污防备、反应和合作公约-有害有毒物质议定书)于 2000 年获通过，并于 2007 年生效。

在 1996 年，海事组织通过了《国际海上运输有害有毒物质的损害责任和赔偿公约》；该公约规定了一个两层次系统，提供总额可达约 2 亿 5,000 万英镑的赔偿。它不仅包括污染问题，而且包括失火和爆炸之类的风险。更新 1996 年公约的议定书于 2010 年获得通过。

海事组织为《1972 年防止倾倒废物和其它物质造成海洋污染公约》(《伦敦公约》)履行秘书处职能。该公约于 1975 年生效。2006 年生效的《1996 年伦敦公约议定书》将最终取代 1972 年的公约。除某些列于经核准的清单中的物质外，《1996 年议定书》禁止在海上倾倒废物。

2001 年, 海事组织通过了《国际控制船舶有害防污底系统公约》。该公约禁止在船用防污

底漆中使用有害的有机锡, 并将建立一个机制以防止未来在防污底系统中使用其他有害物质的可能性。该公约于 2008 年生效。

《国际船舶压载水和沉淀物控制和管理公约》于 2004 年获得通过, 以防止船舶压载水带有的外来有害水生物传播造成的潜在破坏性影响。

2009 年 5 月, 海事组织通过了《香港国际安全与无害环境拆船公约》。



可持续的海上运输

海上运输是世界贸易和全球化的支柱。船舶每天 24 小时全年运载货物至全球各个角落。由于成千上万的人预期将通过获得更多的基本材料、商品和产品而脱离贫困，海上运输的作用将随着预期的未来世界贸易的增长而继续增加。

世界依赖于一个安全、保安和高效的国际航运业，而这仅在国际海事组织所制定和维护的全面管理框架之下方能实现。国际海事组织所制定的管理机制提供了各国以安全、高效和环境友好的方式，发展海上运输基础设施的蓝图。

2012 年在里约热内卢召开的被称为“里约+20”的联合国可持续发展大会产生了一份成果文件，题为“我们希望的未来”。该文件呼吁采取范围广泛的行动并使各个政府承诺，围绕三个同等重要的可持续发展领域 - 即经济、社会和环境领域 - 为转向“绿色经济”做出努力。



可持续发展：
国际海事组织
在里约+20 后的贡献

国际海事组织业已拟定出可持续海上运输系统的概念，其中包括一整套目标和行动，通过注重以下所列凸显海上运输的重要性：

1. 安全文化和环境职责；
2. 海事专业的教育和培训，及对海员的支持；
3. 能源效率和船-港界面；
4. 船舶能源供给；
5. 海上交通辅助和咨询系统；
6. 海上保安；
7. 技术合作；
8. 新技术和创新；
9. 金融、责任和保险机制；及
10. 海洋管理。

其它事项

1965 年，海事组织通过了《便利国际海上运输公约》。其主要目的是避免海上运输的不必要迟延，促进各政府间的合作，确保船舶抵达、停留和驶离港口的程序和程序在最高实际可行的程度上的一致。该公约于 1967 年生效。

1971 年，海事组织与国际原子能机构和经济合作和发展组织欧洲核机构一起召开了一次会议，通过了《海上运输核物质民事责任公约》。

1974 年，海事组织通过了《雅典海上运输旅客及其行李公约》，建立了海船旅客损害的责任体系。

1957 年，通过了一个涉及船东责任的一般性问题的公约。1976 年，海事组织通过了新的《海事索赔责任限制公约》，提高了限额，在一些情形里，提高了 300%。对两种索赔，即死亡或人身伤害索赔和财产(如对船舶、财产或港口工程的损害)索赔，规定了限额。

在上世纪的大部分时间里，海上救助一直是基于一项被称为“无效果无报酬”的准则。虽然在多数情况下该准则是成功的，但该准则未计及污染：防止了重大污染损害但未能挽救船舶及其货物的救助人无望得到任何赔偿。为了弥补这一不足，通过了《1989 年国际救助公约》。它于 1996 年 7 月生效。

2007 年，海事组织通过了《2007 年内罗毕国际残骸清除公约》。该公约为各国清除或责令清除对海上生命、货物和财产以及海洋环境会有潜在不利影响的船舶残骸，提供了法律根据。



海事组织的规则和建议书

除公约和其它正式的条约文书外，海事组织还通过了涉及范围广泛的各种事项的数百份建议书。

其中一些是有关被视为不适用于由正式条约文书作出规定的重要事项的规则、指南或建议做法。以规则或其它形式出现的建议书，对各政府虽然通常不具约束力，但对制定国家规则和要求提供了指导。一些规则依据《安全公约》和(或)《防污公约》的相关规定而具有强制性。

许多政府将建议书全部或部分地纳入国家立法或规则，从而实际上应用了这些建议书的规定。在若干情况下，通过在公约中作出适当提及而使一些重要规则成为强制性要求。

在适当情况下，建议书可根据应用先前规定所取得的经验纳入被视为有用或必要的进一步的要求。在其他情况下，建议书澄清了具体措施引起的各种问题，从而确保它们在所有国家得到一致的解释和应用。

兹将多年来通过的主要建议书、规则等等例举如下：

- 《国际海运危险货物规则》(危规)1965年首次通过；依据2002年通过的《安全公约》修正案而具有强制性；
- 《固体散装货物安全实用规则》(固散规则)(1965)；《国际海运固体散装货物规则》(2008)依据2008年通过的《安全公约》修正案而具有强制性；
- 《国际信号规则》(本组织于1965年承担起该规则的全部职能)；
- 《散装危险化学品运输船构造和设备规则》(散化规则)(1971)；
- 《木材甲板货运输船安全实用规则》(1973)；
- 《渔民和渔船安全规则》(1974)；
- 《散装液化气体运输船构造和设备规则》(1975)；

- 《动力支承船安全规则》(1977);
- 《移动式近海钻井装置构造和设备规则》(平台规则)(1979);
- 《船上噪声级规则》(1981);
- 《核动力商船安全规则》(1981);
- 《特种船舶安全规则》1983);
- 《国际气体运输船规则》(1983, 依据《安全公约》成为强制性);
- 《国际散装化学品规则》(国际散化规则)(1983, 依据《安全公约》和《防污公约》成为强制性);
- 《潜水系统安全规则》(1983);
- 《国际散装谷物安全运输规则》(1991, 依据《安全公约》成为强制性);
- 《国际安全管理规则》(1993; 依据《安全公约》

成为强制性);

- 《国际高速船安全规则》(高速船规则)(1994 和 2000; 依据《安全公约》成为强制性);
- 《国际救生设备规则》(1996; 依据《安全公约》成为强制性);
- 《国际消防试验程序应用规则》(1996; 依据《安全公约》成为强制性);
- 《船用柴油发动机氮氧化物排放控制技术规则》(氮氧化物技术规则-1997; 依据《防污公约》成为强制性)。

其它重要建议书涉及诸如分道航行制(通过建立一中央禁航区将相反航向的船舶分开)之类的事项; 通过技术手册, 诸如《标准航海词汇》、《国际航空和海事搜寻和救助手册》(与国际民航组织联合制定)和《油类污染守手册》; 船员培训; 船载设备的性能标准; 和许多其它事项。还有帮助实施特定公约和文书的指南。



技术援助

海事组织技术援助方案的目的是帮助发展中国家批准各海事组织公约和达到各国际海事公约诸如《安全公约》和《防污公约》中的标准。作为该方案的组成部分，海事组织雇用了一些顾问和咨询人员，向各政府提供建议；每年本组织都要安排或参加许多旨在帮助实施海事组织的措施的研讨会、讲习班和其它活动。一些在海事组织总部或发达国家举行，另一些则在发展中国家举行。

认识到实施其所通过的文书的重要性，本组织在 1977 年采取步骤使其技术合作委员会成为常设机构 - 它是第一个这样做的联合国机构。

国际海事组织在一些选定的发展中区域建立了适度的代表机构，以便利海事组织对国家和区域发展政策提供建议并在制定、实行和协调国际海事组织综合技术合作方案的实施中提供积极的实地一级的参与。国际海事组织目前在加勒比有一名基于特立尼达和多巴哥西班牙港的海事顾

问，和四名区域协调员分别基于：西、中部非洲的科特迪瓦阿比让(法语区)，西、中部非洲的加纳阿克拉(英语区)，东、南部非洲的肯尼亚内罗毕和东亚的菲律宾马尼拉。

技术援助方案的一个关键内容是培训。海事组织的措施只有在负责人员得到充分培训的情况下，才能得到有效实施，海事组织已在世界上许多国家里帮助建立或改进海事培训学校。其中一些完全是为了满足国内需要。还有一些是为满足某一区域的要求而建立的 - 在各个单独国家对受训人员的需求不足以使建立此种院校所需的大量经费成为合理时，这是一种有用的办法。海事组织还制定了一系列供培训院校使用的示范课程。

海事组织虽为这些项目提供专门知识，但经费却来自不同来源，其中包括海事组织掌握的多捐助方信托基金和财务安排，以及来自捐助组织和通过与多个国家的伙伴关系协定。各国也提供了慷慨的实物支持 - 例如通过提供讲习班的举办设施和为来自

发展中国家的学员和其他人员提供培训机会。这使海事组织能够建立起一个成功的奖学金方案；多年来该方案帮助培训了数以千计的人员。

在海事组织的所有技术援助项目中最雄心勃勃的是 1983 年开办的设在瑞典马尔默的世界海事大学。它的目标是为发展中国家的那些已在其国内达到较高标准但仍将受益于进一步强化培训的人员提供高水平的培训设施。该大学能同时培训 200 名左右攻读一年或两年课程的学员。

海事组织还在马耳他建立了国际海事法律学院，帮助保证—

特别是在发展中国家中—有足够具备适当知识和技能的海事法律专家，协助实施和执行国际海事法律及，更具体的是在海事组织主持下制定的大量规则和规定。

自 2006 年起，已在综合技术合作方案和联合国千年发展目标之间建立了联系以确保综合技术合作方案中那些对千年发展目标有贡献的活动得到最高优先，并虑及最不发达国家和小岛发展中国家的需要和非洲的特别运输需要。

可持续发展的问题，在促进可持续海事发展的新动议的支持下，也正在成为注重要点。



海事组织会员国审核机制

海事组织在成功引用了 2005 年通过的海事组织会员国自愿审核机制之后，正在走向采用一个强制性审核机制。该审核机制旨在向各会员国就其如何有效管理和实施该机制所涵盖的各强制性海事组织文书提供全面和客观的评估。

该审核机制预期会带来多项益处，例如列明能力建设活动(如，海事组织向会员国提供技术援助)在哪方面将有最大的效用。会员国本身得到宝贵的反馈，以帮助他们自己改进其自身的公约文书应用能力，及将审核中吸取的一般性经验教训提供给所有会员国，使收益得到广泛分享。2006 年进行了首次审核。

为使该机制成为强制性，预计海事组织大会将在 2013 年通过《国际海事组织文书实施规则》，该规则中规定出审核标准并拟用来确定那一缔约国政府对国际海事组织的关键国际条

约赋予了全面和全部效力。相关条约文书将之后得到修正以使该《实施规则》所依据而具有强制性的文书包括：经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》(安全公约)；《国际防止船舶造成污染公约》(防污公约)；《1966 年国际载重线公约》(1966 年载重线公约)及其 1988 年议定书；《1969 年国际吨位丈量公约》(吨位公约)；经修正的《1972 年国际海上避碰规则公约》(1972 年避碰公约)；和《国际海员培训、发证和值班标准公约》(1978 年培训公约)。



它如何工作

海事组织通过若干专门委员会和分委员会开展工作。所有这些机构均由会员国的代表组成。



已与 60 多个政府间组织建立了正式的合作安排，并向近 70 个非政府国际组织授予咨询地位以作为观察员参加各机构工作。这些组织代表了海事、法律和环境界的广阔层面，它们以提供信息、文件和专家意见的方式对各机构和委员会的工作作出贡献。但这些组织均没有表决权。

对公约的初期工作通常由委员会或分委员会进行：制定出文书草案，将其提交联合国系统内所有国家，包括非海事组织会员国，均被邀请参加的会议。由会

议通过最后条文，再将其提交各政府供批准。

如此而通过的文书在满足若干要求后生效，其中总是包括需经特定数目的国家批准。一般而言，公约愈重要，其生效要求就愈严格。实施公约要求在其当事国中是强制性的。一些规则根据一个或多个公约成为强制性的，而其他一些海事组织大会通过的规则和建议书对政府无约束力；但其内容则可以是同样重要的，并在许多情况下各政府通过将其纳入国家立法予以实施。

如何购置海事组织出版物

海事组织的公约和其它文书的文本以及有关其它议题的出版物和电子出版物可从下列地址获得：

IMO Publishing Service
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
United Kingdom

最新的书目志承索即寄，也可在海事组织的网站：www.imo.org 中查到。在该网站，客户亦可使用网上书店。

海事组织会员国

(截至 2013 年 10 月)

阿尔巴尼亚、阿尔及利亚、安哥拉、安提瓜和巴布达、阿根廷、澳大利亚、奥地利、阿塞拜疆、巴哈马、巴林、孟加拉国、巴巴多斯、比利时、伯利兹、贝宁、玻利维亚(多民族国)、波斯尼亚-黑塞哥维那、巴西、文莱达鲁萨兰国、保加利亚、柬埔寨、喀麦隆、加拿大、佛得角、智利、中国、哥伦比亚、科摩罗、刚果、库克群岛、哥斯达黎加、科特迪瓦、克罗地亚、古巴、塞浦路斯、捷克共和国、朝鲜民主主义人民共和国、刚果民主共和国、丹麦、吉布提、多米尼克、多米尼加共和国、厄瓜多尔、埃及、萨尔瓦多、赤道几内亚、厄立特里亚、爱沙尼亚、埃塞俄比亚、斐济、芬兰、法国、加蓬、冈比亚、格鲁吉亚、德国、加纳、希腊、格林纳达、危地马拉、几内亚、几内亚比绍、圭亚那、海地、洪都拉斯、匈牙利、冰岛、印度、印度尼西亚、伊朗(伊斯兰共和国)、伊拉克、爱尔兰、以色列、意大利、牙买加、日本、约旦、哈萨克斯坦、肯尼亚、基里巴斯、科威特、拉脱维亚、黎巴嫩、利比里亚、利比亚、立陶宛、卢森堡、马达加斯加、马拉维、马来西亚、马尔代夫、马耳他、马绍尔群岛、毛里塔尼亚、毛里求斯、墨西哥、摩纳哥、蒙古、黑山共和国、摩洛哥、莫桑比克、缅甸、纳米比亚、尼泊尔、荷兰、新西兰、尼加拉瓜、尼日利亚、挪威、阿曼、巴基斯坦、帕劳、巴拿马、巴布亚新几内亚、巴拉圭、秘鲁、菲律宾、波兰、葡萄牙、卡塔尔、大韩民国、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、俄罗斯联邦、圣基茨和尼维斯、圣卢西亚、圣文森特和格林纳丁斯、萨摩亚、圣马力诺、圣多美和普林西比、沙特阿拉伯、塞内加尔、塞尔维亚共和国、塞舌尔、塞拉利昂、新加坡、斯洛伐克、斯洛文尼亚、所罗门群岛、索马里、南非、西班牙、斯里兰卡、苏丹、苏里南、瑞典、瑞士、阿拉伯叙利亚共和国、泰国、前南斯拉夫马其顿共和国、东帝汶、多哥、汤加、特立尼达和多巴哥、突尼斯、土耳其、土库曼斯坦、图瓦卢、乌干达、乌克兰、阿拉伯联合酋长国、大不列颠及北爱尔兰联合王国、坦桑尼亚联合共和国、美利坚合众国、乌拉圭、瓦努阿图、委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)、越南、也门、津巴布韦。

联系会员

法罗群岛；中国香港；中国澳门。



INTERNATIONAL
SECRETARIAT
ORGANIZATION