

海上避碰规则指南

[英] A.N.科克罗夫特教授 合著
[荷] J.N.F.拉梅杰船长

李启法 邹烈旃 沈 政 译
祁正堂 葛龙根

人民交通出版社

海上避碰规则指南

[英] A.N.科克罗夫特教授 合著
[荷] J.N.F.拉梅杰船长

李启法 邬烈旂 沈 政 译
祁正堂 葛龙根

人 民 交 通 出 版 社

海上避碰规则指南

本书根据英国斯坦福航海有限公司1976年第二版
“A Guide to the Collision Avoidance Rules” 翻译

[英] A.N.科克罗夫特教授 合著
[荷] J.N.F.拉梅杰船长
李启法 邬烈旂 沈政译
祁正堂 葛龙根

人民交通出版社出版
新华书店北京发行所发行
各地新华书店经售
人民交通出版社印刷厂印

开本: 787×1092 $\frac{1}{32}$ 印张: 6.875 字数: 152千

1982年8月 第1版

1982年8月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—8,200册 定价: 1.10元

内 容 提 要

本书主要针对《1972年国际海上避碰规则》中每一条文的主要内容和精神，以及要求驾驶人员在船舶避碰中所应采取的行动，根据作者的实践经验，逐条进行较详细的评注，并援引了国际上有关船舶碰撞事故的案例，能帮助驾驶人员深刻理解条文精神和正确采取避让行动，以避免或减轻由于船舶碰撞事故给国家带来的损失。本书先引录《规则》的每一条文，然后逐条加以评注和举例说明。书后转载了《规则》中的四个附录，并将海协关于航行值班的建议、估计碰撞危险程度用表、避碰操纵（附操纵图）和操纵资料等一并作为本书的附录。

DW37/43

前 言

在本书准备期间，我能有机会优先浏览深感荣幸。我与两位作者相识多年，但最主要的还是在1972年会议之前于国内和国际作准备的这些年间。他们俩都全神贯注地致力于对1960年规则的修订工作上，因此，完全胜任写一部评注和指点性著作，以给那些在不久的某一天需要把自己工作中多年使用的和熟悉的规则弃置一边、而去遵循这个新规则的人们以指导。

参加1972年会议的人们，一致愿望对1960年规则中他们自己所发现的或各自的海员曾向他们提出过的某些欠妥之处加以纠正，同时还希望新规则在叙述上能作一次彻底的改革，以便使用者更易于接受和理解。这就必然导致两个规则在编排和内容的某些重要章节上出现很大差异。而本书我觉得在突出这种变动上尽到各方面的努力，因此，我把它推荐给从事航海工作的海员和那些渴望成为船长或驾驶员的人们仔细一读。

本书还包含有许多有关规则应如何解释、碰撞应怎样避免的指导。它给予我的启示是，航海人员在新规则实施之前，结合实际中存在的危险局面，很需要对此进行学习和仔细研究。

通过这样的预先思考和准备之后，航海人员就能够在自己的特定情况中由自己来解释规则，因为在法庭上，必须为自己行为作辩护的，归根到底还是他本人。我想这本书能产生这样的预期效果，我相信两位作者也就达到了他们的目的。

海协工作组组长：A.C.曼森船长

目 录

前言

序	1
碰撞与法院	3
避碰规则沿革	6
1972年国际海上避碰规则与评注	9
第一章 总则	9
第二章 驾驶与航行规则	22
第一节 船舶在任何能见度情况下的 行动规则	22
第二节 船舶在互见中的行动规则	83
第三节 船舶在能见度不良时的行动规则	120
第三章 号灯和号型	140
第四章 声响和灯光信号	168
第五章 豁免	183
附录一 号灯和号型的位置和技术细节	185
附录二 在相互邻近处捕鱼的渔船额外信号	191
附录三 声号器具的技术细节	192
附录四 遇险信号	194
政府间海事协商组织关于航行值班的建议	196
第一节 航行值班中应遵守的基本原则	196
第二节 航行值班驾驶员操作指南	198
估计碰撞危险程度用表	
——方位变化和距离变化关系表	205
避碰操纵(附操纵图)	206
操纵资料	210

序

在1960年召开的国际会议上，曾对海上避碰规则作了修订，总的来说，变动较小。经修订的规则在1965年生效后不久，由于雷达的普遍接受和采用、分道通航制的引进以及许多船舶在尺度和速度上的增加，对规则作一次较大幅度的修订，以适应这种形势发展的需要又显得十分迫切。1972年10月召开的国际会议，对规则重新作了重大的更动，并采用了一种新版本。1972年规则预期在1977年开始生效。

本书的内容包括1972年规则全文，连同一起的还有对原规则所作更动的解释，以及历次国际会议意图的背景资料。本书还列有许多套色插图，以表明对号灯和号型所作的新设置，同时还有若干图表，以解释驾驶和航行规则中的某些态势。

尽管对原规则条文作了较大更动，但也还是沿用了许多原有词句。有些词句则在法院中曾研究过多次。为了说明这些条文在以往曾怎样被解释过，本书收编了一些与1972年规则内容有关联的法院案例节录。

近几年来，在船舶的操纵特性上已积累了许多资料，本书末所载的许多图表，即显示了各种类型和尺度的船舶所具有的冲程和旋回圈情况。本书对船吸也作了叙述和说明，同时还刊载了避碰操纵的建议，并附有一个操纵图。

对海上避碰规则的正确理解，一向被认为是航海驾驶员所必需具备的，有时也鼓励考生去熟记规则条文，但这并不一定就导致对规则内容的清楚理解。本书的目的，旨在通过

对各种词句的讨论和提供法院的某些解释，以促使大家对规则条文有较好的理解。

在本书编写过程中，曾得到许多人士的协助和支持，尤其是蒙海协工作组组长 A.C. 曼森船长，为本书撰写前言并对内容作了评述，我们在此深表感谢。

作 者

碰撞与法院

碰撞报告

如果一艘英国船涉及碰撞，船长应作成报告，在抵达英国的港口时呈交海关官员。如果碰撞中有人员死亡或严重受伤，或若船体遭到重大损坏，还应当事故发生后尽快发出由船东或船长签署的信件，直接向商务部报告。

预先调查

如果碰撞发生在英国沿海或附近，而当事的船舶中有一方船体遭到损坏或有人员死亡，则可进行预先调查。如果碰撞发生在其他地方，而当事的船舶中有一艘是英国船或者在英国可提供一位公证人，那也可进行调查。如果当事的船舶都只是外轮，就很少可能进行预先调查。

预先调查一般由海岸警卫队的检查官员或海关关长主持。调查的目的是为了在事故发生后尽快查问公证人获得证据，以便确定是否需要作正式调查。预先调查的结果不对外公布。

正式调查

贸易部在接到预先调查的报告后，确定是否进行正式调查。如果有人员死亡或认为碰撞是由于英国船的船长或驾驶员的违法行为或疏忽所致时，往往进行正式调查。

在英格兰和威尔士，正式调查由一位船舶失事专员主持，并辅有一个或多个技术顾问协助。船舶失事专员是一位对海运法规有着丰富经验的人；技术顾问在碰撞案件中通常都具有两年以上操纵船舶经验的合格船长。调查在公共场

所、市政厅、郡的首府或其他最方便于大多数公证人的合适地点，或在船籍港进行。

正式调查的主要目的，为了判明伤亡事故的原因，以确
保海上人命的安全。商务部不作为起诉人，但如果这样做会有助于避免今后事故发生的话，则也可能对个别人提出控告。被调查的所有各方都可由律师作代表。商务部和其他各方可以提出公证人，而公证人可能被查询、盘问，如有需要还可能再被传讯。在查询公证人后，所有各方均可向法庭提出申诉，商务部的代表最终发言，但他必须说明商务部是否认为应对哪一个驾驶员的证书进行处理。

法院有权吊销或暂停船舶驾驶员的证书，另外还可以命令有关各方支付调查费用。1964年5月，法院在对“哈得孙湾”轮和“卡诺皮克”轮碰撞一案作正式调查后，责令两船船长各支付525英镑的调查费用。

在对有关“格温多伦夫人”轮和“新野”轮碰撞一案作正式调查后，法院除责令“格温多伦夫人”轮船长交付250英镑的调查费用外，还暂停其证书6个月。

有关正式调查的“法院判决案例”，由赫尔陛下文书局出版并公开发售。

海事法庭

发生碰撞后，船东为赔偿损失可以提出起诉。起诉可以在原告或被告的任一方国家中或在法律允许提出起诉的任何其他国家中提出。英国和美国的法院允许起诉当被告船舶停靠在他们国家的港口时提出。

在英国，发生碰撞后对损害而提出的索赔诉讼将在海事法庭裁决，通常是由伦敦海事法庭来进行。诉讼由一位高等法院法官主持，通常辅有两位“引航公会”的资深会员协助，以作为航海技术顾问而提出有关航海技能方面的见解。

海事法庭裁决后的上诉，由上诉法院审理。通常有三位高等法院法官出庭，往往还辅有两位航海技术顾问协助。开庭时不传公证人。

如果获得准许，还可再向上议院上诉。这种上诉将由五位执掌司法的上议员审理，通常有两位技术顾问协助。

案例

1961年9月23日，“英国飞行员”轮和“水晶宝石”轮在英吉利海峡发生碰撞。1962年2月19日至20日，在伦敦作正式调查，两轮船长的证书均被暂停12个月。

“水晶宝石”轮船东为赔偿损失，对“英国飞行员”轮船东提出起诉。1964年10月5日至6日，海事法庭审理此案，判两船均有责任，损失按“英国飞行员”轮为3/5，“水晶宝石”轮为2/5分摊。

“英国飞行员”轮船东提出上诉，1965年3月上议院审理此案，判责任应对半分摊。“英国飞行员”轮再向上议院上诉遭到拒绝。

避碰规则沿革

早在几百年前，就有规则用于避免海上碰撞，但直到上世纪，才有规则开始具有法律效力。1840年，伦敦引航公会曾草拟了一套规则，该规则于1846年由英国议会颁布。其中有一条规定：轮船在狭水道内会船，应把他船置于本船的左舷驶过。还有一条有关轮船的规定：以不同航向行驶的轮船交叉相遇致有构成碰撞危险时，各应向右转向，从而互从他船的左舷驶过。也有几条对帆船的规定，其中包括一条在十八世纪订立的规定，要求左舷受风的帆船应给右舷受风的帆船让路。

引航公会的这两条，对轮船的规定被并成一条，列入1846年的轮船航海法中。两年后，海军部有关号灯的规定，也列入此法令中。要求轮船应显示红、绿舷灯和一盏白桅灯。1858年，规定帆船显示有色舷灯，并要求轮船用号笛、帆船用雾角或号钟施放雾号。

1863年，英国商务部和法国政府联合起草了一套新规定开始施行。以条款著称的这些规定至1864年底受到30多个海运国家，其中包括美国和德国的采用。

至今仍然有效的几个重要规定，就是在那个时候采用的。当两艘轮船交叉相遇致有构成碰撞危险时，要求有他船在本船右舷的船舶应给他船让路；轮船在对遇或接近对遇时，要求各应向右转向；每一船舶当追越任何他船时，必须给被追越船让路；当条文规定一船应给另一船让路时，另一船应保持航向和航速。

1867年，英国商务部海运处助理秘书托马斯·格雷先生写了一本有关海上避碰的小册子，其中编有许多便于记忆的诗句。这些诗句很受大众欢迎，并被译成多种文字。在有些教科书中，至今还引用这些诗句。

对1863年规则作了某些修改后于1880年开始生效，其中列入了一条新规定，即允许轮船为避免碰撞可以施放笛号，以表明本船所采取的行动。1884年施行一套新规定，但这套规定与以前的那套并没有实质性的区别，只是在原有规定中加上了一条说明遇险船舶所应使用信号的条款，使原来条款总数增加到27条。

1889年，第一次商讨海上避碰规则的国际海运会议在华盛顿举行。这次会议是由美国政府发起而召开的。会上商定的新规定有：直航船应保持航向和航速；让路船应避免横越他船的前方；轮船允许装设第二盏白桅灯。

华盛顿会议上通过的规则，于1897年在若干国家生效，包括英国和美国。1970年，在布鲁塞尔再次举行国际海运会议。会上对一部规则达成了国际协议，该部规则与华盛顿会议上所草拟的仅略有不同。1910年规则一直生效到1954年。

1929年，国际海上人命安全会议曾提议对1910年规则作一些小的更动，但并没有获得批准。不过会上也还是接受了一项有关操舵和舵令应当采用直接意义的建议，即右舵或向右转舵是指把船舵操向右舷，该建议于1933年生效，因为以往经常发生由于舵轮和舵柄的转动方向不一致，而造成有关舵令情况的混乱局面。

1948年，国际海上人命安全会议对规则作了修订，但并没有作大的变动。会上对长度在150英尺或150英尺以上的机动船显示第二盏桅灯以及几乎所有的在航船舶装设一盏固定尾灯作了强制规定，同时采用了至少五声短而急的声号作为直

航船选择使用的提醒信号。经修订的规则在1954年开始生效。

装备雷达的船舶在1948年相对来说还比较少，因此在修订规则时并没有把这种设备考虑进去。不过，会议也还是增加了一条建议，即装有无无线电助航设备的船舶，决不免除其船长遵守国际规则，特别是遵守第十五和十六条（适用于能见度不良时候）所规定的责任。

由于以后几年中装有雷达的船舶在数量上不断增加，同时因为发生了一连串与这种船舶有关的碰撞事件，因此需要对规则再作进一步修订就日益显得迫切。1960年，政府向海事协商组织〈简称海协〉在伦敦召开了国际海上人命安全会议。

在1960年的会议上一致商定应当增加新的一段。对船舶在能见度不良时的行动加以约束，而允许船舶在探测到一船在其正横前方，可以及早采取大幅度的避让行动，以免形成紧迫局面。同时在规则附录中还作了有关使用雷达的建议。虽然对原规则的更动也并不局限在能见度不良时的几条规定，但其他地方的大多数变动相对都比较小。经修订的规则于1965年开始生效。

1960年9月，英国航海学会成立一个工作小组，以研究多佛尔海峡的通航体制。第二年，法国和德国航海学会愿意合作，并一起设计出一个分道通航制。1964年，为了研究其他地区的通航制度，另外一些国家也各派代表组成一个新的工作小组。海协分别接受了他们所提出的各个建议，并于1967年开始向航海人员推荐使用。

1968年，着手为1972年会议作准备工作。国际航运公会和其他组织向航海人员发出相当数量的征求意见表；海协工作小组为准备起草文本而召开了多次会议。1972年10月，会议在伦敦举行，当时有46个国家派了代表团，其他国家都派有观察员参加了会议。

1972年国际海上避碰规则与评注

第一章 总 则

第一条 适用范围

1. 本规则各条适用于在公海和连接于公海而可供海船航行的一切水域中的一切船舶。

2. 本规则各条不妨碍有关主管机关为连接于公海而可供海船航行的任何港外锚地、港口、江河、湖泊或内陆水道所制订的特殊规定的实施。这种特殊规定，应尽可能符合本规则各条。

3. 本规则各条，不妨碍各国政府为军舰及护航下的船舶所制订的关于额外的队形灯、信号灯或笛号，或者为结队从事捕鱼的渔船所制定的关于额外的队形灯或信号灯的任可特殊规定的实施。这些额外的队形灯、信号灯或笛号，应尽可能不致被误认为本规则其他条文所规定的任何号灯或信号。

4. 为实施本规则，本组织可以采纳分道通航制。

5. 凡经有关政府确定，某种特殊构造或用途的船舶，如须完全遵守本规则任何一条关于号灯或号型的数量、位置、能见距离或弧度以及声号设备的配置和特性的规定，就不能不影响其特殊功能时，则应遵守其政府在号灯或号型的数量、位置、能见距离或弧度以及声号设备的配置和特性方面为之另行确定的尽可能符合本规则所要求的规定。

评注

1. 这一款相当于1960年规则第一条第一款, 但没有专门提到水上飞机。水上飞机现包括在第三条第1款所载的船舶一词的定义中, 因此, 在实施本规则时, 除在第十八条第5款和第三十一条中另有明确规定外, 水上飞机应当作为机动船看待。

2. 这一款条文实质上与1960年规则第三十条规定相同。港外锚地现包括在有关主管机关可以制订特殊规定的水域中。港外锚地是开敞锚地, 一般虽有浅滩遮蔽, 但比港口的遮蔽要差。这意味着沿海国政府或地方当局对位于内陆水域通常界限以外的水域可以作出特殊规定。航海人员应当认识到特殊规定在这种水域可以适用, 对此有关的详细情况应当查看航路指南和其他航海图书。

有关号灯、声响信号和其他避碰方面的特殊规定, 在全世界许多港口、江河、运河和内陆水域实施。例如在美国, 就有内陆水域、大湖和西部诸河三套规则适用。

第2款加上最后一句, 目的是为了强调特殊规定须和本规则尽可能取得一致。这是希望特殊规定不要恣意增多, 同时希望有关主管机关能尽一切努力消除与1972年规则所存在的、有可能使航海人员产生混乱的任何重大差别。

3. 这一款包括了1960年规则第十三条第一款和第二十八条第四款两条规定, 同时增加了一项新规定, 即要求额外的队形灯、信号灯或笛号应尽可能不致被误认为本规则其他条文所规定的任何号灯或信号。这一条文提到了各国政府所准许的渔船、军舰等显示的额外号灯和信号, 但这条不能用作已得到国际协议并列在附录二中对在相互邻近处捕鱼的渔船所订明的那些信号。

4. 第4款规定海协(本组织)有权采纳分道通航制, 而1972年规则第十条规定即适用于这些分道通航制。海协对分

道通航制定义如下：“分道通航制是指用分隔带或分隔线，通航分道或用其他方法，把相反或接近相反方向的来往船舶分隔开来的一种体制度。”分道通航制是一种划定船舶航路的措施，对此有关的详细情况记载在以海协决议〔海大 284 (VIII 届)〕为根据的海协出版物“船舶划定航路和分道通航制”中。该出版物的第三版详细刊载了海协组织在1973年11月召开第八届全体会议之前所采纳的所有分道通航制的情况。

值得注意的是海协出版物“船舶划定航路”一书，并不连续记载到出版这一天。新的分道通航制和对现行分道通航制修正的有关情况，将由航海通告发布。因此，对于有关分道通航制所作的任何变动，应当根据航海通告发布的内容使海图和航海图书保持时效是十分重要的。

5. 这一款相当于1960年规则第十三条第二款规定，但现在在可适用于任何特殊构造或用途的船舶，而不是局限于海军舰船或其他军用船舶。豁免除对号灯和号型外，还扩大到声号设备。

军舰的号灯

航海人员手册记载了某些英国军舰对号灯所作的特殊设置。航空母舰把桅灯偏离船舶的首尾中心线设置，并缩短了桅灯间的水平间距；舷灯往往安置在船壳两侧或飞行甲板上层建筑两旁。长度超过50米的许多军舰，都无法装设第二盏桅灯。

潜水艇通常有两盏桅灯，但前桅灯往往低于舷灯。有些潜水艇在后桅灯上方2米处还装有一盏琥珀色的闪光灯，为便于在狭水道和交通繁忙水域航行时供他船识别用。气垫船也使用一盏类似的闪光灯。