



普通高等教育“十一五”国家级规划教材

交通职业教育教学指导委员会推荐教材

船舶值班与避碰

主编 赵邦良

主审 屠群峰

CHUANBO ZHIBAN YU BIPENG



大连海事大学出版社

普通高等教育“十一五”国家级规划教材
交通职业教育教学指导委员会推荐教材

船舶值班与避碰

主编 赵邦良
主审 屠群峰

大连海事大学出版社

© 赵邦良 2007

图书在版编目(CIP)数据

船舶值班与避碰 / 赵邦良主编. —大连: 大连海事大学出版社, 2007. 8
(交通职业教育教学指导委员会推荐教材. 普通高等教育“十一五”国家级规划教材)
ISBN 978-7-5632-2070-0

I. 船… II. 赵… III. ①船舶操纵—高等学校—教材 ②船舶航行—避碰
规则—高等学校—教材 IV. U675.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 116451 号

大连海事大学出版社出版

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

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

大连金华光彩色印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2007年8月第1版 2007年8月第1次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm 印张:17

字数:418千 印数:1~3000册

责任编辑:苏炳魁 版式设计:诚峰

封面设计:王艳 责任校对:陆梅

ISBN 978-7-5632-2070-0 定价:32.00元

内容简介

本书全面阐释了《1972年国际海上避碰规则》的内容以及经1995年全面修订的《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》关于适于值班的法定要求,并对《驾驶台程序指南》作了介绍。本书共分十章,第一章介绍了规则的适用范围和一般定义。第二章和第三章介绍了船舶的号灯和号型以及声响和灯光信号。第四章、第五章和第六章全面介绍了《国际海上避碰规则》中关于“驾驶与航行规则”的各条规定。第七章介绍了责任条款。第八章简介了《内河避碰规则》和我国《非机动船海上安全航行暂行规则》等特殊的避碰规定。第九章和第十章介绍了《STCW 78/95公约》中有关航行值班的要求,阐述了航行值班的基本原则以及驾驶台协调工作程序等相关知识。

本书可做高职高专驾驶专业的教科书,也可供海船驾驶人员考证培训和海运界有关人员参考。

前 言

高职高专航海类专业“十一五”规划教材(下称“系列教材”)是交通部科教司为了使高职航海类专业人才培养进一步符合《STCW 78/95 公约》和我国海事局颁布的《中华人民共和国海船船员适任考试、评估和发证规则》要求而组织编写的。首批系列教材共 22 种(航海技术专业 11 种,轮机工程技术专业 11 种)。编审人员是由交通职业教育教学指导委员会航海类专业指导委员会在全国航海高职院校范围内组织遴选并聘请的专业教师。参加编审的人员普遍具有较丰富的航海高职教学经验与生产实践经历,其中主编和主审均具有副教授以上专业技术职务。

本系列教材依据 2006 年 3 月新版《高职高专院校海洋船舶驾驶(航海技术)专业教学指导方案》和《高职高专院校轮机工程技术教学指导方案》中相应课程大纲编写,适用于三年制高职高专航海技术和轮机工程技术专业学生使用,也可作为上述专业中等职业教育和船员培训教材或教学参考书。

本系列教材具有如下特点:

1. 较好地体现了《STCW 78/95 公约》和《中华人民共和国海船船员适任考试、评估和发证规则》,强调知识更新、突出技能,有利于培养适应现代化船舶的航海技术应用型人才。
2. 紧密结合航海类专业人才培养目标和岗位任职条件,及时充实了新颁布的《中华人民共和国海船船员适任考试大纲》(海船员[2005]412 号)内容,有利于增强高职航海类专业毕业生就业岗位就业能力。
3. 按照《高职高专院校海洋船舶驾驶(航海技术)专业教学指导方案》、《高职高专院校轮机工程技术教学指导方案》设计,使教材理论教学体系与实践教学体系在知识内容与职业技能之间做到相互交融。
4. 把培养合格海员所需的品格素质、知识素质、能力素质和身心素质贯彻教材当中,强化了高职航海类专业学生素质教育力度。

在本系列教材编写、统稿和审校过程中业经多方把关,力求做得更好。时逢教育部普通高等教育“十一五”国家级规划教材遴选,本系列教材中《船舶操纵》等 12 种教材入选其中。衷心感谢为本系列教材付梓而辛劳的海事局、行业协会、港航企业、航海院校各位专家的帮助和支持。

热切期待教材使用者对本系列教材存在的问题给予指正,欢迎大家积极建言献策,以利交通职业教育教学指导委员会航海类专业指导委员会适时组织人员对本系列教材内容进行修改、调整和充实。

交通职业教育教学指导委员会航海类专业指导委员会

2006 年 12 月

编者的话

本书是航海类高职高专海洋船舶驾驶专业“船舶值班与避碰”课程的统编教材。本书编写任务由国家教育部职业教育与成人教育司下达。

本书在参考了目前使用的《船舶值班与避碰》统编教材和培训教材的基础上编写而成,满足经 1995 年全面修订的《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》的有关要求,对海船船员适任考试也有较强的针对性、适用性和系统性。

本书由赵邦良编写第一、二、三、七、八、九、十章,殷施科编写第四章,柴旭涛编写第五章、第六章,赵越、刘晓峰参加了附录及附图的编制。本书由赵邦良主编,屠群峰主审。由于编者水平有限,难免有不足之处,敬请读者批评指正。

编者

2007 年 1 月

目 录

绪论	(1)
第一章 海上避碰规则的适用范围和定义	(4)
第一节 适用范围	(4)
第二节 一般定义	(7)
思考题	(12)
第二章 号灯和号型	(13)
第一节 概述	(13)
第二节 号灯的定义	(14)
第三节 号灯的能见距离以及号灯和号型的技术细节	(15)
第四节 各类船舶的号灯和号型	(20)
第五节 根据他船号灯的变化估测他船的航向及航向区间	(38)
第三章 声响和灯光信号	(43)
第一节 定义	(43)
第二节 声响器具的配备要求和技术细节	(43)
第三节 操纵和警告信号	(44)
第四节 能见度不良时使用的声号	(48)
第五节 招引注意及遇险信号	(51)
思考题	(52)
第四章 船舶在任何能见度情况下的行动规则	(53)
第一节 瞭望	(53)
第二节 安全航速	(57)
第三节 碰撞危险	(63)
第四节 避免碰撞的行动	(69)
第五节 狭水道	(77)
第六节 分道通航制	(82)
思考题	(90)
第五章 船舶在互见中的行动规则	(92)
第一节 帆船	(92)
第二节 追越	(95)
第三节 对遇局面	(100)
第四节 交叉相遇局面	(104)
第五节 让路船的行动	(109)
第六节 直航船的行动	(110)
第七节 船舶之间的责任	(115)

思考题	(121)
第六章 船舶在能见度不良时的行动规则	(123)
第一节 适用范围	(123)
第二节 船舶在能见度不良时的航行要求	(124)
第三节 能见度不良时的避碰行动	(125)
第四节 能见度不良时的碰撞案例	(128)
思考题	(130)
第七章 责任	(131)
第一节 适用范围	(131)
第二节 遵守本规则条款各条的疏忽的含义	(132)
第三节 海员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽的含义	(133)
第四节 特殊情况可能要求的任何戒备上的疏忽的含义	(134)
第五节 背离《规则》的条件和情况及目的	(135)
第六节 背离《规则》时应注意的其他事项	(136)
思考题	(136)
第八章 特殊区域的避碰	(138)
第一节 渔区航行时对渔船的避让	(138)
第二节 非机动船海上安全航行暂行规则	(141)
第三节 内河避碰规则	(142)
思考题	(148)
第九章 航行值班原则	(149)
第一节 适于值班	(149)
第二节 值班安排和应遵循的原则	(152)
思考题	(154)
第十章 驾驶室协调工作程序	(155)
第一节 《驾驶室程序指南》简介	(155)
第二节 驾驶室值班驾驶员承担的责任及要求	(156)
第三节 驾驶室瞭望的要求	(159)
第四节 驾驶室交接班的有关要求	(160)
第五节 引航员在船时驾驶员应承担的责任及要求	(161)
第六节 对船舶正常航行、操纵和避让行动的有关要求	(162)
第七节 港内值班和锚泊值班的要求	(165)
思考题	(168)
附录 I 1972 年国际海上避碰规则(2001 年修订版)(中英文对照)	(169)
附录 II 中华人民共和国非机动船海上安全航行暂行规则	(220)
附录 III 中华人民共和国海船船员值班规则	(222)
附录 IV 《船舶值班与避碰》考试大纲	(241)
附录 V 1972 年国际海上避碰规则船舶号灯与号型示意图	(249)
参考文献	(262)

绪 论

一、海上避碰和航行值班

船舶碰撞事故经常发生,只要有航行,就可能有碰撞。随着航运事业的发展,船只不断增加,碰撞的概率也随之加大,尤其在临近港口、锚地、航运交叉点、水域受限制的航区或者能见度不良的水域中,船舶发生碰撞的可能性明显增加。而且船舶越大,危险性和危害性越大,即使在非常好的环境下也可能发生碰撞。例如:1983年5月12日中国远洋船“L. S”号与日籍“Pioneer Runner”号在风平浪静、天气晴好、水域开阔的情况下在印度洋上顶头相撞。主要原因是一艘船无人瞭望,另一艘船虽有人值班却疏忽瞭望。客船碰撞可能会造成大量人员伤亡,而油船碰撞则会极大地破坏海洋生态环境并由于污染引起巨大的经济损失。1986年8月,前苏联大型豪华客船“纳西莫夫将军上将”号与一艘货船相撞,造成客船沉入大海,398名旅客和船员丧生。1987年菲律宾客船“多纳·帕兹”号与一艘油船“维克托”号相撞,引发起火爆炸,造成2500名旅客和船员遇难。1993年我国一艘现代化科学考察船被一艘希腊籍货船碰撞后沉没,损失惨重。国内外一起起类似船毁人亡的例子不胜枚举,仅劳埃德船级社近50年的统计,100总吨以上的船舶碰撞事故就有数千起。而且,产生这些事故的主要原因大多不是客观原因造成的,而是出自人为因素,是船员的基本素质较差和驾驶人员的行为不当所致。因此,船舶避碰与值班在航海中的重要性得到了国际航海界的高度重视。“船舶值班与避碰”是航海技术专业最重要的必修课之一,也是海船船员职务晋升考试中必考科目。经1995年国际海事组织(IMO)全面修订的《海员培训、发证和值班标准国际公约》对驾驶人员规定了强制性适任标准,其中对海员避碰与值班方面的具体规定如表I所示。

表 I 500 总吨或以上船舶负责航行值班的高级船员的最低适任标准、职能:航行(操作级)

适任	知识理解和熟练	评价适任的标准
保持安全的航行值班	关于国际海上避碰规则的内容、应用和意图的全面知识 关于航行值班中应遵守的基本原则的全面知识 关于有效的驾驶台协同工作程序的全面知识 根据船舶定线制的一般规定使用定线制	按照公认的原则和程序值班、接班和交班 随时保持正规的瞭望,并遵守公认的原则和程序 符合国际海上避碰规则的有关号灯、号型和声号要求并正确辨识 监测交通、船舶和环境的频度和程度符合公认的原则和程序 对有关船舶航行的运动和保持正规的记录 始终明确船长在驾驶台时和船舶正在被引航时安全航行的职责

二、避碰规则的历史沿革

避碰规则的形成与发展经过了漫长的历史阶段,从2000多年前出现的古老法规,如“罗德海法”,到地区性海上惯例,再到具有法律效力的国际性规则,其发展过程大致可以划分为三个阶段。

1. 早期的海上避碰规则

这一阶段可以追溯到两千多年前的“罗德海法”(Rodian Law),比如在该法中有这样一段内容,“如果一艘航行的帆船在白天与一艘锚泊或松帆的帆船相撞,碰撞的责任属于前一船的船长和船员,他们必须把货物捐献出来作为赔偿;如果是在夜间,则锚泊或松帆的船必须点火示警;如果无法点火,则应大声喊叫;如果它由于疏忽,没有那样做而导致碰撞,则只能责怪自己。”从以上文字中我们可以看到三方面的内容:a. 两船间的避让责任,如一船为另一船让路;b. 两船应尽的义务,如显示信号等;c. 两船应承担的碰撞责任及赔偿原则,如以赔偿全部货物为限。罗德海法的这一朴素思想和规定对后来避碰规则的形成与发展具有重要的指导意义与历史意义。

18世纪的英国工业革命,蒸汽机动力船的发明和兴起结束了帆船一统天下的局面。航运业飞速发展,船舶碰撞事故也明显增多,因此催生了一系列符合现状的航海法令,如1840年伦敦引航公会起草了一套航海法令。其中包括许多规定,例如:汽船在狭水道相遇,各自向右转向,互从他船左舷通过。该规定为今天的“狭水道右行”以及“对遇局面中两船各自向右”奠定了基础。该法令由英国国会批准实施,成为英国航运业的技术规范和法律规范。也有一些海上法令并不合理,如:下级军官驾驶的船应为上级军官驾驶的船让路等这些不合理的法令已被废除。到了1863年,英国政府和法国政府联合制定了一套全新的避碰规则,首次使避碰规则跨越了国界,初步具有国际性。应该说,该规则正式承认了航海的国际性特点,因此对现代避碰具有历史意义。

2. 近代海上避碰规则

1889年,为了统一全世界的避碰规则,在美国政府的倡议下,在华盛顿召开了第一次讨论国际海上避碰规则的国际会议。我国清朝政府也派要员参加了这次会议。然而,遗憾的是,因为种种原因,大多数国家没有签约,所以没能生效。直到1910年,世界海运国家在布鲁塞尔再次举行了国际海事会议,会上制定并通过了《关于统一船舶碰撞若干问题的国际公约》,至此第一个国际海上避碰规则诞生了。该规则生效后,结束了主要海运国家在海上避碰方面各自为政的局面。该规则一直使用到1954年才被新生效的1948年避碰规则所取代。

3. 现代海上避碰规则

现代海上避碰规则是指国际海协(简称IMCO)(是IMO的前身)制定的1960年规则和1972年规则。到1960年,雷达已普遍运用于船舶,在此期间,发生了一连串的碰撞事件均和不正确的使用雷达设备有关(有人戏称“雷达助碰”)。IMCO及时在伦敦召开了国际海上人命安全会议,着重讨论了雷达在避碰中的正确使用,并形成文件,结合对其他条款的修正,形成了1960年国际海上避碰规则。遗憾的是该规则仍然被作为《国际海上人命安全公约》(简称SOLAS公约)最终议定书的一个附件,这就使该规则的法律约束力大大减低。1972年,IMCO重新修订了1960年规则,会议决定将《1972年国际海上避碰规则》(以下简称《规则》)作为单独公约,使其在国际上具有了法律约束作用。该规则严谨、准确、明了,得到了航运界的一致好评,是一部非常完整和成熟的法规,该规则经过一系列的修正一直到现在仍在使用,并将继续

使用下去。该规则既作为海员在海上避碰行动的指南,又作为法院在处理避碰事故时的依据。

三、国际海上避碰规则的内容概要

《1972年国际海上避碰规则》在编排上根据条款的性质、种类及其重要性,分门别类,从而使规则重点突出、层次分明,逻辑性强,在内容上力求丰富完善,尽可能适应各种“会遇局面”和“特殊情况”。在操作上,一改过去的做法,首先侧重于指导驾驶人员如何避免碰撞,然后才对海事法庭在碰撞事故发生后为判明双方法律责任提供准绳。该规则共分为5章38条和4个附录。

第一章 海上避碰规则的适用范围和定义

Application and Definitions of Collision Avoidance Rules

第一节 适用范围

Application

《规则》第一条 适用范围

1. 本规则条款适用于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. 本规则条款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条款。
3. 本规则条款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、号型或笛号,或者为结队从事捕鱼的渔船所制订的关于额外的队形灯、信号灯、号型的任何特殊规定的实施。这些额外的队形灯、信号灯、号型或笛号,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、号型或信号。
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,如不能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时,则应遵守其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条款要求的规定。

一、规则的适用水域和船舶

1. 适用水域

《规则》第一条第一款规定的适用水域是指公海以及与公海连接并可供海船航行的一切水域。

“公海”(High Sea)是指各国领海和专属经济区以外,不受任何国家主权管辖或支配的水域。

“连接于公海并可供海船航行的一切水域”是指专属经济区,领海,内海以及与其相连接的而能供海船航行的港口、江河、湖泊等一切水域。由此可见,规则适用的水域,指事实上海船能够到达的一切水域。包括海洋水域和与之相通的内陆水域。比如我国的渤海湾、长江、珠江都是规则适用的水域。

2. 适用船舶

《规则》适用船舶是指在上述适用水域中的一切用作或可用作水上运输工具的各类水上船筏,包括非排水船舶、地效船和水上飞机以及在水面上的潜水艇。特别应该指出的是军舰,无论是和平时期还是战争时期,政府公务船无论是在执行任务还是一般航行,它们都属于《规则》适用的船舶,均应遵守《规则》的各条规定。比如,军舰在战争期间违反《规则》造成碰撞,无论当时出自什么考虑都不影响战后承担法律责任并进行民事赔偿。

潜水艇在水下潜行和水上飞机飞离水面时,《规则》将不适用。我国加入国际海上避碰规则公约时作了保留,即我国非机动船暂不适用《规则》,只要是《规则》适用的船舶,无论在何种

运动状态下均应适用《规则》，即无论是在航、锚泊、搁浅、系岸时均应全面遵守《规则》的各条规定。

二、特殊规则

《规则》第一条第二款允许各国政府或其主管机关在其管辖的水域中制定“地方规则”，如我国的《内河避碰规则》，美国的《内陆水域航行规则法令》以及各港口的港章等。由于港口、江河、湖泊、内陆水道、港外锚地在水文条件、航行条件和大海上的航行条件存在较大差异，再加上各地区在上述水域的航行习惯不同，也为了尊重这些地区的国家主权。在这些地区制定地方规则是必要的，因此也是避碰规则所允许的。

1. 可以制定特殊规则的机构

制定特殊规则的机构是国家有关主管机关，通常包括缔约国政府和主管国家水上交通安全的机关，以及授权的地方当局，如我国的人大常委会、国务院、国家海事局（原水上安全监督局）等机构。

2. 可以制定特殊规则的水域

这一水域是“连接于公海而可供海船航行的任何港外锚地（Roadstead）、港口、江河、湖泊或内陆水道（Inland Waterway）”，这一水域既是特殊规则适用水域，也是一国政府或其主管机关管辖的水域。其中，港外锚地通常是指港口界限之外的用于船舶装卸和锚泊的水域；按《联合国海洋法公约》的规定，它可以设置在领海界限以内，也可以设置在领海界限之外。内陆水道通常指领海基线以内水域的水道，如我国的渤海湾、琼州海峡，以及日本的濑户内海等。

3. 特殊规则和《规则》的关系

1) 《规则》允许制定特殊规则

这是各国政府在其管辖的适用水域中，根据当地的具体情况另行制定的适合于当地情况的避碰规则，这些特殊的规则也被称为“地方规则”。

2) 特殊规则具有优先适用权

根据本《规则》不妨碍特殊规则实施的精神，特殊规则和《规则》均适用于上述水域，但地方规则具有优先适用权。

3) 特殊规则和《规则》不一致时，应执行特殊规则（地方规则）。即《1972 国际海上避碰规则》受到地方规则的限制。

上述解释，有效地避免了有关法律冲突，理顺了两种规则的关系。例如《规则》第十条规定，船舶“应尽可能避免穿越通航分道”，至于“穿越船”是否为他船让路，则取决于当时两船所构成的格局，日本的地方规则明确规定“穿越船”为让路船，如果你行驶在日本水域，并企图穿越通航分道，就必须按照日本地方规则履行让路船的责任，而不能强调执行本《规则》。凡在订有“特殊规则”水域中的一切船舶，不管船舶国籍如何，均为“特殊规则”适用的船舶，必须严格地遵守与执行“特殊规则”的各条规定。

4) 特殊规则未涉及的地方应遵守《规则》

虽然特殊规则具有优先适用权，但若特殊规则存在着没有规定的事项或没有涉及的方面，则应依照《规则》办理。例如：我国上海港“港章”第二条规定：“关于避碰和信号部分，凡‘港章’和我国现行其他有关港务法规未有规定的事项，依照国际海上避碰规则和国际通信信号的规定办理。”因此在“特殊规则”适用的水域中的一切船舶除遵守“特殊规则”外，还应遵守《规则》。

5) 特殊规则应尽可能符合本《规则》条款

特殊规则解决特殊问题,或者说地方规则解决地方问题是必要的,也是《规则》允许的。然而,航海的国际性使得船舶频繁往返于各国之间,太多的地方规则必然会造成驾驶员意识或行为上的迷茫或混乱而不利于安全航行。因此,本《规则》要求各国政府制定特殊规则时,应尽可能符合《规则》的规定。例如,美国的《内陆水域航行规则法令》经过大幅度的精心修改,不仅在文字和条款的编辑和形式上与《规则》基本相同,而且在大部分的条款内容上做到了与《规则》完全相同,并同时取代了原先的内陆水域、大湖区、西部河流三部避让法规。真正做到了地方规则尽可能符合本《规则》条款。这种做法使得包括美国在内的各国海员能迅速、容易地理解和熟悉该地方法令,起到了榜样作用。因此受到国际航海界的普遍赞赏。

三、额外的队形灯、信号灯、号型或笛号

各国政府可根据实际需要为军舰及护航下的船舶制定额外的队形灯、信号灯、号型或笛号;为结队从事捕鱼的渔船制定额外的队形灯、信号灯及号型(渔船未设笛号)。

1. 可制定额外信号的机构为各国政府。

2. 额外信号仅适用的船舶:

1) 军舰及其护航下的船舶;

2) 结队从事捕鱼的渔船。

3. 对额外信号的要求:

1) 制定额外信号必须首先遵守《规则》中有关号灯号型、声响和灯光信号的现有规定,“额外的”(Additional)一词表明只能增加信号而不能改变《规则》中的信号,即军舰及护航下的船舶以及结队从事捕鱼的船舶首先应按《规则》要求显示规定的信号,在这一基础上才可显示额外的信号。

2) 《规则》中业已被规定的号灯、号型或信号不允许被用来作为“额外”的信号,从而保证“额外信号”不致被误认为《规则》其他条文所规定的任何号灯、号型或信号。至于《规则》附录二中规定的渔船额外信号不属于本条所述的额外信号而是属于《规则》规定的信号。

特别应引起注意,过多的额外信号,必然导致船舶识别上的困难,进一步导致海上交通的复杂化,增加船舶避碰的难度,为此各国政府,尤其是渔船渔港监督机构应当引起高度重视,防止过多或不必要的额外信号,以保证航行安全。

四、分道通航制的规定

《规则》第十条关于分道通航制的条款适用于国际海事组织(IMO)所采纳的任何分道通航制。

未被国际海事组织采纳的分道通航制是否适用《规则》,应由它的所在政府来立法规定,但船航行经过某一处分道通航制区域,不管该区域是否业已被IMO所采纳,船舶均应严格执行该区域的有关规定,严格遵循分道通航制水域的规定。

五、特殊构造或用途的船舶的号灯、号型和声号设备

《规则》第一条第五款中所提的“某种特殊构造或用途的船舶”,通常是指军用船舶或从事特殊运输,特种作业的船舶。这些船舶往往由于其特殊的作业和运输方式,导致其在船舶构造上较其他常规船舶差异较大,使其不能完全遵守《规则》有关号灯、号型和声号设备的规定。例如,大多数战舰,为确保其火炮射击不受妨碍,往往无法装置第二盏桅灯;又如,航空母舰的桅灯往往偏离船首尾中心线,两盏舷灯也都偏于一舷等。各国政府可对其号灯或号型的数量、

位置、能见距离及声号设备的配置作另行规定。但这些规定应尽可能符合《规则》规定的要求。海员在海上识别他船号灯、号型时则应充分考虑到特殊构造或用途的船舶可能显示不同于通常船舶显示的号灯、号型。

六、中国加入避碰规则公约时的保留

1980年1月7日,中国政府正式加入“1972年国际海上避碰规则公约组织”,接受1972年规则,并宣布同年4月5日零点起实施规则,但同时^①对非机动船舶宣布了保留。因此,中国非机动船仍在执行《中华人民共和国非机动船舶海上安全航行暂行规则》。该规则1958年颁布,适用于中国凡使用人力、风力、拖力的非机动船。本规则由交通部、水产部联合公布实施。

第二节 一般定义

General Definitions

本节对《规则》中所用的13个名词术语作了解释,该解释对整个《规则》普遍适用。然而,在个别条款中又会对该名词作出另一种法律解释,这就是“除其他条文另有解释外,在本规则中……”一句的含义,例如:“机动船”一词在本条文定义中是指用机器推进的任何船舶,显然“机动船”包括主机失灵的失控船等。而第十八条引用的“机动船”一词,就明显不包括失控的或操纵能力受限的机动船。13个名词的解释如下。

一、船舶 (Vessel)

“船舶”一词,指用作或者能够用作水上运输工具的各类水上船筏,包括非排水船筏、地效船和水上飞机。

《规则》中的船舶是指一切船筏,不论其种类、大小、形状、结构、推进方式或用途如何,只要其用作或能够用作水上运输工具,均属“船舶”。如客船、货船是“用作”水上运输工具的船只。如工程作业船、科学考察船、政府公用船、军用舰船是“能够用作”水上运输工具的船只。所谓“非排水船筏”(Non-displacement Craft)意指在航行时完全不靠水的浮力支撑船体重量,且脱离水面不存在排水状态,如气垫船、地效船。水上飞机作为船舶是指在水面上滑行、漂浮、锚泊之时,一旦离开水面,就不能作为“船舶”,而应作为飞机论。总之,一切船舶不管其种类、用途、大小、形状、结构如何,只要其能够用作水上运输工具,均属于《规则》中“船舶”的范畴。这一解释,同样适用于在水面上的救生筏、竹木排筏,但不适用于那些已经拆除设备常年坐底的船舶,也不适用于“趸船”和“灯船”。

二、机动船 (Power-Driven Vessel)

“机动船”一词,指用机器推进的任何船舶。无论船舶使用何种类型的机器推进(Propelled by Machinery)均属机动船,但下列各点应引起注意:

1. 不考虑是否正在使用机器,即使一艘船舶关停主机,漂浮在水面上,仍应视为机动船。
2. 用机器推进的船舶,当处在“失去控制”或“操纵能力受到限制”或“从事捕鱼”的情况下,在某些条款中,可能不能作为机动船论,而应分别按“失去控制”的船、“操纵能力受限”的船、“从事捕鱼”的船论处。它们所显示的号灯、号型或鸣放的声号以及避让关系和责任均与机动船不同。
3. 机动船拖带下的被拖船是属于间接地使用机器,也应当作机动船论。
4. 装有机器的帆船另有说明,见以下“帆船”解释。

三、帆船 (Sailing Vessel)

“帆船”一词,指任何驶帆的船舶,如果装有推进器但不在使用者。

1. 帆船是指任何驶帆的船舶,包括装有推进器而不在使用者。显见,该船是仅仅以风帆为动力的。
2. 同时使用机器和帆的船,既不叫帆船,也不叫“机帆船”,应当称“机动船”,因为该船属于用机器推进的任何船舶。
3. 装有机器但既不使用帆也不使用机器者,就其机动船的定义而言,应作为机动船,但按航海的经验 and 惯例,最终还是从该船的形状来确定其种类,将这种船定义为“帆船”。

四、从事捕鱼的船舶 (Vessel Engaged in Fishing)

“从事捕鱼的船舶”一词,指使用网具、绳钓、拖网或其他使其操纵性能受到限制的渔具捕鱼的任何船舶,但不包括使用曳绳钓或其他并不使其操纵性能受到限制的渔具捕鱼的船舶。

从条款中看出,渔船并不一定就是“从事捕鱼的船舶”,只有同时满足下列两个条件,才能视为“从事捕鱼的船舶”。

1. 必须正在从事捕鱼,通常是指从下网开始到收网完毕的捕鱼过程,若一船正驶往渔场或返回渔港途中或在海面上搜索鱼群时,均不属于“从事捕鱼的船舶”。
2. 使用的渔具导致操纵性能受到限制。如果使用几根短绳钓鱼或其他并不使其操纵性能受到限制的渔具捕鱼,还有使用曳绳钓、手钓捕鱼的船,它们均不属于“从事捕鱼的船舶”。用流网、围网、张网、拖网、绳钓捕鱼,通常使其操纵性能受到限制,应属于捕鱼船的范畴。所谓“操纵能力受到限制”,是指船舶的旋回性能、停止性能受到一定的限制,或者说,船舶的变向、变速能力受到限制。

另外,从事捕鱼的船可以是使用机器推进的船,也可以是驶帆的船。从事捕鱼的船可以是处于在航状态,也可以是处于锚泊状态,即一船在锚泊中正从事捕鱼作业,也应视为正在从事捕鱼作业的船。

五、水上飞机 (Seaplane)

“水上飞机”一词,包括为能在水面操纵而设计的任何航空器。

水上飞机是能在水面漂浮、航行、起飞、降落的飞机、飞艇或其他航空器。水面上的水上飞机按规定应作为一艘机动船来执行《规则》的规定。

六、失去控制的船舶 (Vessel not under Command)

(以下简称失控船)

“失去控制的船舶”一词,指由于某种异常情况 (Exceptional Circumstance) 不能按本规则条款的要求进行操纵,因而不能给他船让路的船舶。

1. “失控”形成的原因,必须是产生了异常情况,包括船舶本身出现的异常情况和外部条件出现意想不到的突发事件,也包括人为疏忽造成的突发事件。
2. “失控”导致的结果,是不能按本《规则》各条要求进行操纵,因而不能给他船让路。
3. 下列情况通常视为“失控”:
 - 1) 主机或舵机发生故障;
 - 2) 车叶或舵叶丢失或严重损坏;
 - 3) 风大流急、导致锚泊船走锚;
 - 4) 帆船处于无风遇急流;

5) 船上发生火灾, 船舶正在按灭火要求进行操纵;

6) 船舶遇到大风浪使其无法变向、变速;

7) 船舶碰撞后, 干舷消失, 无法正常航行。

4. 下列情况通常不能视为“失控”:

1) 发生火灾, 火灾已得到控制, 船舶可正常变向、变速;

2) 船舶遇到恶劣天气, 船舶操纵极其困难, 但尚可使用车舵避让, 而且不会导致船舶的倾覆;

3) 锚泊船在起锚过程中锚机故障, 但另一舷锚设备正常;

4) 自动舵故障、雷达故障。

5. “失控”船当处于锚泊, 搁浅或被拖带时, 就不再视作失控船。

6. “失控”船应特别谨慎按《规则》显示号灯、号型。

七、操纵能力受到限制的船舶 (Vessel Restricted in Her Ability to Manoeuvre)

(以下简称“操限船”)

“操纵能力受到限制的船舶”一词, 指由于工作性质, 使其按本规则条款的要求进行操纵的能力受到限制, 因而不能给他船让路的船舶。“操纵能力受到限制的船舶”一词应包括, 但不限于下列船舶:

(1) 从事敷设、维修或起捞助航标志、海底电缆或管道的船舶;

(2) 从事疏浚、测量或水下作业的船舶;

(3) 在航中从事补给或转运人员、食品或货物的船舶;

(4) 从事发放或回收航空器的船舶;

(5) 从事清除水雷作业的船舶;

(6) 从事拖带作业的船舶, 而该项拖带作业使该拖船及其被拖物体驶离其航向的能力严重受到限制者。

1. “操限船”形成的原因: 由于工作性质决定的。

《规则》列出了 6 种不同工作性质的“操限船”, 但随着科技水平的发展, 海洋进一步的开发, 类似工作性质的“操限船”类型正逐渐增加。

2. “操限船”中提及的“工作”一词是指正在从事的“工作”。例如, 挖泥船不在挖泥时, 不属于挖泥船, 因此也不属于“操限船”。

3. “操限船”导致的结果, 使其按本规则要求, 进行操纵的能力受到限制, 因而不能给其他船让路。操纵能力受到限制的原因虽然不是船舶本身的操纵能力不好, 而是受从事的工作或作业的影响, 但是, 最终结果仍是和失控船一样, 不能给他船让路。

4. 下列船舶不作为“操限船”:

1) 船舶正在从事“测速”或“校正罗经差”;

2) 接送引航员的“引航船”, 按国际惯例, 引航船均不显示“操限船”的信号, 当然也就不属于“操限船”;

3) 从事拖带作业, 而该作业使拖船偏离航向的能力没有严重受到限制者。

八、限于吃水船 (Vessel Constrained by Her Draught)

“限于吃水的船舶”一词, 指由于吃水与可航行水域的水深和宽度的关系, 致使其偏离所驶航向的能力严重地受到限制的机动船。