

船舶避碰应试必读

(第二版)

赵劲松 曲立东 编著



人民交通出版社

船舶避碰应试必读

Chuanbo Bipeng Yingshi Bidu

(第 二 版)

赵 劲 松 曲 立 东 编 著

人 民 交 通 出 版 社

图书在版编目(CIP)数据

船舶避碰应试必读/赵劲松,曲立东编著.-2版.-北京:人民交通出版社,1998.8

ISBN 7-114-03046-0

I. 船… II. ①赵… ②曲… III. 海上交通-避碰规则-参考资料 IV. U692.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 14881 号

船舶避碰应试必读

(第二版)

赵劲松 曲立东 编著

责任印制:孙树田 版式设计:刘晓方 责任校对:刘高彤

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京鑫正大印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张: 10.5 字数:271 千

1993 年 7 月 第 1 版

1998 年 8 月 第 2 版

1998 年 8 月 第 2 版 第 1 次印刷

印数:0001-3000 册 定价:25.00 元

ISBN 7-114-03046-0

U·02189

内 容 提 要

本书以帮助船长、驾驶员准备避碰考试为目的,通过对以往考试题的分析、整理和总结,对避碰规则各条的含义进行了归纳和简明扼要的叙述,使船员在备考时能掌握其实质,抓住重点,容易记忆,以便在最短的时间内取得更大的效果。

本书适合于船舶驾驶专业师生、船员考试培训班学员、广大船员和港监部门工作人员使用。

第一版前言

船舶现代化的发展、船队的不断壮大和海员劳务市场的紧张,特别是世界海员劳务市场向东亚的转移,使得加快船舶驾驶人员的培养,提高培训质量,成为既重要又迫切的任务。在我国各级各类驾驶员考试中,船舶避碰不仅是唯一一门必考科目,而且也是唯一一门 80 分及格的科目。这在海上船舶避碰日趋重要的今天,是具有积极意义的,但同时对应试船员的避碰知识水平也有了更高的要求。近年来,除避碰规则的基本知识外,更加强调实践方面的知识,这一新的趋势给船员应试培训也提出了新的要求。

船员在准备考试时,首先要掌握避碰规则的基本内容和基本知识,为此可参阅《海上避碰规则指南》一书;第二步要在此基础上对这些知识进行总结和整理,并加深记忆,本书就是为此目的而编写的;第三步要进行大量练习,以便达到熟练掌握的目的,为此我们将陆续编写出版避碰习题集。

正是由于本书在应试中的这一特殊地位,在编写过程中没有将重点放在逐条全面详细地解释避碰规则的含义上,而是对 1988 年到 1992 年的港监避碰考试试题和大连海运学院、上海海运学院的习题(共约 700 道)进行归纳整理,从中总结出考试所常考的内容和范围,并简明扼要地进行叙述,以求便于记忆,使船员备考时有章可循,用最短的时间取得最大的效果。

由于国内现行的一些避碰教材和专著的观点不尽相同,所以除已取得一致意见者外,基本上以港监考试的答案为准,港监考试未考过的内容,以较权威的著作和教材的内容为准,在特别必要的地方进行了修改或加了注释。此外,在备考中还应注意以下两点:

第一,对书中的观点要严格掌握。作题时不要按照固有观念

或想当然去进行选择判断,而应当用书中所述的定义和判断条件去衡量。

第二,对书中的观点要灵活运用。由于出题者的着眼点并不相同,因此要取得高分,就不能片面教条地强调本书中的定义和判断条件,而应能从题干和四个选择答案中看出出题者的意图,明白这道题要考你什么,再灵活运用这些定义和判断条件,有针对性地选择正确答案。这一点非常重要。

值得说明的是,所附习题中个别习题存在着这样或那样的问题,不够严谨、不够全面或不正确。为了使读者在考试时对这种题也能应付自如,故本书对这些题未做大的改动,读者在参考这些习题时,不仅要对此予以注意,还应注意此后各期考试题中所做的改动。

本书可作为航海、河运和渔业各高、中等院校船舶驾驶专业的教学参考书,各类船舶驾驶员考试培训班教材,并可供广大船舶驾驶员和船舶职务证书考试发证部门参考。

本书是由赵劲松、夏国忠编写的,王逢辰教授在百忙中仔细审阅了全稿,并提出了许多宝贵的意见。此外,本书还得到了赵连达同志的鼎力相助,谨在此表示衷心感谢!

由于作者水平所限,书中不当之处在所难免,还望各位专家学者和广大船员斧正为盼。

作 者

1992年6月

第二版前言

本书第一版出版后受到了广大读者的欢迎和好评,并很快销售一空。此后几年中,不仅规则发生了变化,而且交通部安全监督局对规则中文译本也进行了修改,同时避碰考试也随之有了很大的变化。为了适应这一变化,我们应广大读者的要求,对第一版进行了修订,参照新的中文译本对规则进行了校译,以便使之更能反映规则的本意。同时增补了百余道近年来考试中新出现的习题,做为综合练习题附于每一章节之后,使全书习题达到800余道。

本书第二版是由英国夏礼文律师行中国法律顾问赵劲松博士和交通部烟台海上安全监督局曲立东先生编著的。此外,交通部宁波海上安全监督局张钧浩先生和中国海事咨询服务中心邢博君先生也参加了第二版的部分修订工作,特此鸣谢!

作 者

1998年2月3日

目 录

1972 年国际海上避碰规则	1
第一章 总则	1
第一条 适用范围	2
第二条 责任	5
第三条 一般定义	13
习题	19
参考答案	41
第二章 驾驶和航行规则	42
第一节 船舶在任何能见度情况下的行动规则	42
第四条 适用范围	42
第五条 瞭望	42
第六条 安全航速	47
第七条 碰撞危险	50
第八条 避免碰撞的行动	53
第九条 狭水道	58
第十条 分道通航制	64
习题	70
参考答案	103
第二节 船舶在互见中的行动规则	104
第十一条 适用范围	104
第十二条 帆船	106
第十三条 追越	108
第十四条 对遇局面	111
第十五条 交叉相遇局面	114

第十六条 让路船的行动	120
第十七条 直航船的行动	122
第十八条 船舶之间的责任	127
习题	128
参考答案	160
第三节 船舶在能见度不良时的行动规则	161
第十九条 船舶在能见度不良时的行动规则	162
习题	165
参考答案	175
第三章 号灯和号型	176
第二十条 适用范围	176
第二十一条 定义	178
第二十二条 号灯的能见距离	180
第二十三条 在航机动船	183
第二十四条 拖带和顶推	186
第二十五条 在航帆船和划桨船	190
第二十六条 渔船	192
第二十七条 失去控制或操纵能力受到限制的船舶	196
第二十八条 限于吃水的船舶	200
第二十九条 引航船舶	200
第三十条 锚泊船舶和搁浅船舶	202
第三十一条 水上飞机	203
附表 各类船舶的号灯号型表(1972 年避碰规则 1989 年 修正案)	204
习题	209
参考答案	234
第四章 声响和灯光信号	236
第三十二条 定义	236
第三十三条 声号设备	237
第三十四条 操纵和警告信号	239

第三十五条 能见度不良时使用的声号	243
第三十六条 招引注意的信号	246
第三十七条 遇险信号	247
附表一 操纵和警告信号	247
附表二 能见度不良时使用的声号	248
习题	249
参考答案	264
第五章 豁免	265
第三十八条 豁免	266
习题	267
参考答案	268
附录一 号灯和号型的位置和技术细节	277
附录二 在相互邻近处捕鱼的渔船额外信号	285
附录三 声号器具的技术细节	289
附录四 遇险信号	293
习题	295
参考答案	300
1972 年国际海上避碰规则若干条文的统一运用指南	303
避碰几何	305
习题	311
参考答案	312
中华人民共和国非机动船舶海上安全航行暂行规则	313
习题	315
参考答案	316
多项选择习题	316
多项选择习题参考答案	322
参考文献	323

1972 年国际海上避碰规则
INTERNATIONAL REGULATIONS
FOR PREVENTING COLLISIONS
AT SEA, 1972

第一章 总 则
PART A - GENERAL

Rule 1 Application

(a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

(b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.

(c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they

cannot be mistaken for any light, shape or signal authorized elsewhere under these Rules.

(d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.

(e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

第一条 适用范围

1. 本规则条款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定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定的关于额外的队形灯、信号灯或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条款要求的规定。

* * * *

1. 适用范围

规则适用的水域有两个条件：第一，公海或与公海相连接；第二，可供海船航行^①。两个条件缺一不可。这里不涉及是否是感潮水域的问题（见第1题），也不涉及是否有航行的公共权利的问题^[1]。此外还应注意，尽管规则适用的水域常常可分为公海、海洋、领海、内河、江海、湖泊、港口、港外锚地以及其他一些内陆水道，但是并不是所有这些水域都是规则适用的水域，因为其中有些水域并不满足上述两个条件（见第2题）。有些题中提到了“可供海船安全航行”一词，事实上，这与上述第二个条件是一致的（见第2、3题）。

规则适用的船舶是在上述水域上的一切船舶，包括在航和不在航（见第4、5题），海船和非海船（见第6题），海上钻井平台^[2]，军舰和公务船（见第7题），以及非排水状态下航行的气垫船（见第8题），但不包括在空中飞行的水上飞机、水下航行的潜艇^[2]（见第5题）、沉船以及陆上船厂中正在建造或维修中的船舶（见第8题）。

2. 地方规则

本款的重点在于地方规则与国际规则之间的关系，即地方规则优先适用于国际规则（见第9、10、11题），而不是船旗国的规定（见第12题）。然而，与此有关的一个问题是我国非机动船的规则适用问题。我国在加入国际避碰规则公约时对我国的非机动船做了保留，^[1]并制定了《中华人民共和国非机动船舶海上安全航行暂行规则》（见第13、14题）。外国的非机动船在进入我国领海

① 此处所指出的“可供海船航行”是以技术角度来说的，而不是从法律角度来说的。对于在法律上禁止但在技术上可行的水域而言，也要适用避碰规则。

时,应执行我国的非机动船规则、地方规则和国际规则(见第 15 题)。对本款规定的主管机关可以制定特殊规则的水域,值得注意的有两点:一是港外锚地有可能位于领海之外而处于公海之中^[1],但其主管机关同样也可以制定特殊规则;二是通常情况下,规则并没有给主权国家在领海的开阔水域制定特殊规则的权利^[1](见第 16 题)。这些特殊规则可以有别于国际规则,但这种区别应尽可能地减小。其目的是强调统一性,以减少由于规定不统一而在海员中引起混乱,不利于航行安全^[2]。

3. 特殊规定

第 2 款与第 3、5 款的不同之处(见第 17 题)至少有两点:一是制定特殊规则的权利机关不同,前者是地方主管机关(见第 18、19 题),后者是各国政府(见第 20、21 题)(与此相类似,请读者注意规则附录一和附录三中“认可”一节的规定);二是第 2、5 款中的特殊规定应尽可能符合规则的要求(见第 18、22 题),而第 3 款中的特殊规定应尽可能不致被误认为规则的规定(见第 23 题)。

第 3 款中对于军舰和护航下的船舶所制定的特殊规定包括笛号,而对结队从事捕鱼的船舶所规定的特殊规定不包括笛号(见第 24、25 题)。第 5 款中的另行规定如:航空母舰的桅灯不设在船的首尾中心线上;两盏桅灯的间距比规则规定的要小;舷灯可设在船体的两侧或岛形建筑物的两侧;锚灯可设四盏于首、尾四个角上;可见的水平光弧不少于 180°,等等。另外,大多数长度大于 50m 的军舰不能设置第二盏桅灯;潜艇的前桅灯往往低于舷灯。有些国家还规定,潜艇在交通繁忙的水域或狭水道航行时,为便于他船识别,在后桅灯上方 2m 处设置一盏琥珀色闪光灯。^[2]

4. 采纳分道通航制

凡经国际海事组织所采纳的分道通航制,就必须遵守本规则第十条的规定,否则,即应遵守地方规则。^[3]在第 2 款所述水域中各国政府自行设立的分道通航制,若未经国际海事组织所采纳,则等同于地方规则;若位于第 2 款所述水域之外,则不具有法律效

力,但遵守这类分道通航制则是良好船艺的表现。^[4]

Rule 2 Responsibility

(a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

(b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

第二条 责 任

1. 本规则条款并不免除任何船舶或其所有人、船长或船员由于遵守本规则条款的任何疏忽,或者按海员通常做法或当时特殊情况所要求的任何戒备上的疏忽而产生的各种后果的责任。

2. 在解释和遵行本规则条款时,应充分考虑一切航行和碰撞的危险以及包括当事船舶条件限制在内的任何特殊情况,这些危险和特殊情况可能需要背离本规则条款以避免紧迫危险。

* * * *

1. 责任

除船舶外,规则不免除下列三种人由于疏忽而产生的责任:船舶所有人、船长和船员(见第 26、27 题)。本款重点在于弄清三种疏忽的含义和所包括的主要内容,对此文献[1]~[4]有比较详细的叙述。

1.1 遵守规则条款的任何疏忽

指在遵守规则条款时,疏忽职守或应引起注意的问题而疏忽

大意,或者片面理解规则条文。^[3]例如:

(1)对号灯、号型或声响和灯光信号没有按时显示或鸣放或解除,或者没有按规定显示或鸣放(见第28题),或显示或鸣放错误,或者损坏而未发现或未及时修复等等(见第29题);

(2)没有保持正规的瞭望(见第28题),对碰撞危险未作出充分的估计;

(3)没有在任何能见度情况下使用安全航速;

(4)没有遵守避免碰撞的行动规定;

(5)没有认真遵守狭水道或分道通航制的规定;

(6)没有认真遵守在互见中或能见度不良时的行动规则。

上述六条叙述得比较概括,比较笼统。在具体考试中常用如下说法:

(1)没有按规定鸣放声响信号(见第28题);

(2)夜间航行中不保持正规瞭望(见第28题);

(3)直航船未鸣放“五短声”警告信号,即“独自采取操纵行动,以避免碰撞”的做法(见第30题);

(4)机动船在能见度良好的航行于大海上遇到密集渔船群,而没有备车减速,发生了碰撞;^[1]

(5)直航船发觉规定的让路船显然没有遵守规则采取适当行动时仍保向保速,消极等待(见第31题)。

1.2 海员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽

指海员缺乏应有的航海知识和技能,或者应该做到的没有做到或应该预料到的却没有戒备、没有采取预防措施。^[3]海员通常做法包括的范围极广,它不仅包括良好船艺的内容,而且还包括各种情况下应有的戒备和要求。^{[1], [2]}例如:

(1)对舵令不复诵,不核对;

(2)在夜间航行中没有保持“夜视眼”●;

(3)在对周围环境和情况不了解的情况下进行交接班(见第

● 严格来讲,这是没有保持正规瞭望,因此应是遵守规则条款的疏忽。

28、32 题);

(4)在狭水道航行或进出港时没有备车、备锚或没有加派瞭望人员等(见第 33、34 题);

(5)在强风、强流中没有远离他船抛锚,并未松出足够的链长以防止走锚;

(6)锚泊时,如风大流急,没有备车,没有备另一锚;

(7)在狭水道弯头或地段会船;

(8)狭水道中被追越船不同意追越时,强行追越;

(9)对本船操纵性能不了解;

(10)在避碰过程中交接班(见第 32 题)。

海员通常做法中还包括以下几点:

(1)在航船应让锚泊船;

(2)逆水船应让顺水船;

(3)进口船应让出口船;

(4)单船应让拖带船组;

(5)雾中不应盲目摸航或转向,必要时如条件许可应锚泊;

(6)在有强风急流时,不应从锚泊船的上风或上水驶过;

(7)不应在危及附近来往行驶船舶的地方下锚;

(8)进入锚地时应注意给正在下锚或起锚的船舶留有足够的活动水域;

(9)锚泊船应尽可能采取措施以避免碰撞;

(10)离泊起航时应恰当选择时机,以避免与泊位附近行驶的船舶发生碰撞;

(11)遵照非强制性的规定和要求行事;

(12)替班驾驶员未到岗换班吃饭,当班驾驶员擅自离开驾驶室去用餐,这种习惯的疏忽是不应有的。

1.3 当时特殊情况所要求的任何戒备上的疏忽

指对当时的特殊情况(异于一般正常情况)缺乏应有的戒备。^[3]