

国际海上避碰 规则释义

蔡存强 编著



人民交通出版社

PDG

责任编辑：刘继辉

装帧设计：涂洁

国际海上避碰规则释义



ISBN 7-114-02197-6



9 787114 021978 >

ISBN 7-114-02197-6
U
定价：29.00元

国际海上避碰规则释义

GUOJI HAISHANG BIPENG GUIZE SHIYI

蔡存强 编著

人民交通出版社

PDG

内 容 提 要

本书根据海事法院法官的判案结论、专家与学者的观点、“1978STCW公约”的规定、海员的通常做法,结合作者的见解,对《1972年国际海上避碰规则》(1993年修正案)的每一条规定,从技术上与法律上进行逐字、逐句、逐条的评注与解释。在论述各条规定时,并援引国内外典型碰撞事故的案例,以加深航海者及其他读者对规则条款的理解。本书共分八个章节;

本书可作为海船船长、驾驶员的培训教材,也可作为航海院校师生的教学参考书;本书对于海事处理部门及机构以及从事水上安全监督人员、从事海事研究人员也有重要的参考价值。

为配合读者学习、领会、掌握规则的各条规定,作者另绘制了一份“船舶号灯号型图卡”,并编写了一本《避碰问答》,以作为本书的辅导资料。

国际海上避碰规则释义

蔡存强 编著

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

北京星火印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:15.375 字数:374千

1995年6月 第1版

1995年6月 第1版 第1次印刷

印数:4000册 定价:21.50元

ISBN 7-114-02197-6

U·01508.

序

很难说得清楚,为了避免海上碰撞而制定的规则究竟起始于何年何月。不难想象,自从有船舶下水活动伊始,碰撞即成可能,这就敦促人们考虑对策,制定规则,以避免碰撞的发生。在这一点上,英国是走在前面的,继而是法、德等国。但是,真正以讨论“海上避碰规则”为主题的国际会议是由美国发起,于1889年在华盛顿召开的。在这次会议上所通过的规则,经过修改后达成了国际协议,这就是1910年规则。此后,1948年、1960年、1972年,三次都是在经过12年的实践之后,对规则作了修订,使之渐臻完善。最近一次,也就是经17年之后,又通过了1989年修正案。薄薄一本三十多条的规则,从文字分量上看,毫不起眼,但它却是几百年来,尤其是近一个世纪以来,人们从难以数计的生命财产损失的教训中提炼出来的结晶——由血与金凝成的结晶。

“规则”规定人们必须这样做,必须那样做;“教材”告诉人们为什么要这样做;而“案例”则可告诫人们,如果不这样做,如果不那样做,将会导致怎样的后果。为了使人们完整地认识碰撞事故和正确领会并掌握避碰规则的精神实质,我认为这三者是相辅相成,缺一不可的。

作者致力于将上述三者有机地揉合在一起,在法律和航海技术双重范畴上对“规则”进行逐条、逐句、逐字(术语)的解释。同时,还在其本人多年从事“规则”教学、研究与实践中所形成的观点与理解的基础上,对“规则”展开了评述,对于当前国内外在理解“规则”、运用“规则”中尚存在的一些争议与问题,也提出了作者的观点与见解。本书引用了英国海事法院的判案惯例、国内外学者、专家的观点、航海人员的通常做法,对“规则”作出解释与评注。

目 录

| | |
|----------------------|-------|
| 绪 论 | (1) |
| 第一章 总 则 | (8) |
| § 1 适用范围 | (8) |
| § 2 一般定义 | (15) |
| 第二章 号灯与号型 | (39) |
| § 1 概况 | (39) |
| § 2 号灯、号型的技术细则 | (47) |
| § 3 各类船舶应显示的号灯与号型 | (64) |
| 第三章 声响和灯光信号 | (101) |
| § 1 概况 | (101) |
| § 2 操纵和警告信号 | (105) |
| § 3 能见度不良时使用的声号 | (120) |
| § 4 招引注意的信号 | (128) |
| § 5 遇险信号 | (132) |
| 第四章 船舶在任何能见度情况下的行动规则 | (134) |
| § 1 适用范围 | (134) |
| § 2 瞭望 | (136) |
| § 3 安全航速 | (152) |
| § 4 碰撞危险 | (169) |
| § 5 避免碰撞的行动 | (187) |
| § 6 狭水道 | (223) |
| § 7 分道通航制 | (238) |
| 第五章 船舶在互见中的行动规则 | (261) |
| § 1 适用范围 | (261) |

| | | |
|------------|---|-------|
| § 2 | 帆船 | (263) |
| § 3 | 追越 | (266) |
| § 4 | 对遇局面 | (280) |
| § 5 | 交叉相遇局面 | (292) |
| § 6 | 让路船的行动 | (300) |
| § 7 | 直航船的行动 | (302) |
| § 8 | 船舶之间的责任 | (318) |
| 第六章 | 船舶在能见度不良时的行动规则 | (336) |
| § 1 | 适用范围 | (337) |
| § 2 | 船舶在能见度不良时的行动规则 | (341) |
| § 3 | 船舶之间的责任 | (346) |
| § 4 | 避让行动准则 | (348) |
| 第七章 | 雷达标绘与雷达作图 | (366) |
| § 1 | 概况 | (366) |
| § 2 | 真运动作图 | (370) |
| § 3 | 相对运动作图 | (373) |
| 第八章 | 责 任 | (399) |
| § 1 | 疏忽 | (399) |
| § 2 | 背离 | (410) |
| 附录一 | 中华人民共和国非机动船舶海上安全航行暂行规则 | (424) |
| 附录二 | INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972 | (426) |

绪 论

避碰规则的历史沿革

避碰规则的形成与发展经过了一段漫长的历史。自史前的“罗德海法”(Rodian Law)至《1972年国际海上避碰规则》1993修正案,避碰规则整整经过了二千多年的历史演变。就其成为国际性的一项海事法规,也已有近百年的历史。回顾避碰规则的历史沿革,大致可分为三个阶段,即:第一阶段是“早期海上避碰规则”;第二阶段是“近代海上避碰规则”;第三阶段是“现代海上避碰规则”。

1. 早期海上避碰规则

据记载,避碰规则的渊源,可追溯到两千多年前出现的“罗德海法”(Rodian Law),在该法第36章第3节曾提及:“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,碰撞及其损害的责任归于前一艘船的船长和船员,他们要把货物捐献出来;如果是在夜间,则锚泊或松帆的船舶必须点火以示警告,如果它无法点火,则应大声喊叫,如果它由于疏忽,没有那样做而碰撞,只能责怪自己,如果驶帆的船员疏忽,且瞭望的船员又打盹,则航行船就应象撞上浅滩一样,只能毁坏自己,而不能让被它撞的船受到损害”。

尽管这一段文字并无系统的要求、严谨的规范,但包含了三方面的内容,即:

- 两船间的避让责任;
- 两船应尽的义务;

● 两船应承担的碰撞责任与赔偿原则。

罗德海法的这一规定,尽管并无法律的约束力,仅仅是船主间的一种自觉、自愿的行为,但对协调船舶间的冲突,以及避免碰撞事故的发生,具有积极的作用,尤其是对海上航行法规的形成与发展,更具有重大的指导意义与历史意义。

1338年英国海军在“海军黑皮书”(The admiralty black book)中曾就船舶间的避让责任作了规定,形成了一种“低级官员驾驶的船舶应给高级官员驾驶的船舶让路”的通常做法;尽管这一封建等级制的做法不尽合理,但起到了明确避让责任的积极作用。

1776年,英国海军对1338年的“等级制原则”作了修改,并提出在确定船舶间责任时不应考虑驾驶船舶的指挥官的资历、职位及其他有关的差别诸因素,而应根据船舶的不同受风舷作为其依据。这一原则,结束了不合理的封建等级制,开创了“以避让操纵的能力优劣作为确定船舶间避让责任的依据”的先例。直至现在,这一原则仍在被普遍加以使用。

随着18世纪英国工业革命的兴起与蒸汽机的发明,从而结束了“帆船的一统天下”,航海进入了“汽航时代”。为此,英国伦敦引航公会制定了《汽船航行规则》;1846年英国议会颁布了这一规则,从而使“海上避碰规则”开始具有法律的效力,结束了在海上海员只能依据“通常做法”或“习惯做法”或“良好船艺”来进行避让操纵或协调、解决海上船舶间冲突的无法可依的局面。在这一规则中,明确规定了“狭水道右行规则”、“交叉相遇局面”中两船均应“向右转向、互从他船左舷驶过”等避让原则。

1848年,英国海军部规定轮船应显示红、绿舷灯和1盏白桅灯,被正式列入“1848年规则”;1858年,该规则又规定帆船应显示有色舷灯,并要求轮船用号笛、帆船用雾角或号钟施放雾号,这一规定,为海员能正确判断船舶的种类、动态起到了重要的作用。

1863年,出于共同的利益,英国政府与法国政府联合制定了

一项新规定,即 1863 年避碰规则,从而使避碰规则跨越了国界,并具有国际性,可以讲,这是避碰规则历史沿革中一次重大的变革。该规则比较以往的规则更加全面、丰富与合理,并于 1864 年 6 月开始生效,至该年底,该规则被世界上 30 多个海运国家,包括美国和德国,接受并加以采用。尽管如此,这一规则必竟还是一个属于“区域性的规则”。此后,于 1880 年,又分别对 1863 年规则作了适当的修改与补充。

1889 年 10 月,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,英国为新规则撰写了草案,美国也提出了许多好的建议。尽管新规则较 1863 年规则更趋丰富与完善,然而遗憾的是,该规则由于种种原因而未能及时在国际上生效。几年后,仅仅是在一部分国家分别生效。因而,“1889 年华盛顿会议”又被称为“第一次讨论国际避碰规则的会议”。

2. 近代海上避碰规则

“近代海上避碰规则”是指 1910 年至 1965 年期间实施的“国际海上避碰规则”。

1910 年 10 月,世界主要海运国家在布鲁塞尔召开了一次国际海事会议。该次会议通过了《关于统一船舶碰撞若干问题的国际公约》,同时研究了在国际上统一使用同一避碰规则的重要性与必要性,并修改了 1889 年华盛顿会议制定的规则,最后通过了《1910 年国际海上避碰规则》,并宣布立即开始生效。1910 年规则的颁布,结束了各自为政的不利局面,统一了国际间海员在避碰方面存在的各种不同的习惯做法与行为准则。因而,1910 年规则又被称为“第一个国际海上避碰规则”。

1914 年,英国政府针对 1912 年发生的“Titanic 冰海沉船事件”,倡议在伦敦召开第一次国际海上人命安全会议。该次会议对 1910 年规则作了少量的订正,但由于第一次世界大战的爆发,

“1914年修正案”未能生效。

1929年,国际海上人命安全会议对1910年规则作了适当的更动,但由于各国意见不一,“1929年修正案”未能获得采纳,但该次会议通过了一项有关操舵和舵令应当采用直接意义的建议,即操右舵——舵叶向右转动的建议,从而结束了以往由于舵轮与舵叶转动方向不一致,而造成舵令执行中的混乱局面,这一建议于1933年开始生效。

此后,荷兰、法国、丹麦等国家建议召开一次专门的国际会议再次修订1910年规则,然而,由于第二次世界大战的爆发,导致无法召集国际性的会议,直至1948年。

这就使得1910年规则一直使用至1954年,以后才被1948年规则所取代。

1948年4月,海运国家又在伦敦再次召集“国际海上人命安全会议”。会议上,结合“1914、1929年修正案”,对1910年规则作了一些修改,并将此修正案命名为《1948年国际海上避碰规则》,并决定自1954年开始生效。在该规则中,对长度为50m(150ft)或50m(150ft)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1盏固定的尾灯作了强制性规定,同时把“至少五短声”的声号作为直航船使用的一种提醒信号。

1948年规则使用至1965年才被“1960年规则”所取代。

3. 现代海上避碰规则

“现代海上避碰规则”是指自IMCO(国际海协,成立于1959年)建立以来制定的“1960年规则”与“1972年规则”。

1960年IMCO针对雷达普遍地运用于船舶,同时又发生了一连串与雷达船有关的碰撞事件,在伦敦召开了一次国际海上人命安全会议,该次会议着重就雷达在避让中的使用,提出了“关于运用雷达资料协助海上避碰的建议”,并将之作为规则的一个附件,

同时对其他一些条款也作了相应的修改。然而，“1960年规则”与“1948年规则”一样，仍然被作为“国际海上人命安全公约”最终议定书的一个附件，而不是该公约的一部分，这就使得该规则在国际上不具有法律的约束力。

“1960年规则”自1965年生效之后，在短短的几年内，海员针对该规定存在的问题，又提出了修改规则的要求，国际航运公会和其他组织向海员发出了大量的征求意见表，为此，IMCO还特地于1968年成立了一个修改规则的工作小组，专门研究修改事宜，并负责起草新规则。

1972年10月，在IMCO的主持下，众多海运国家在伦敦再次召开避碰规则的修订大会。会议通过了《1972年国际海上避碰规则》，并签署了“1972年国际海上避碰规则公约”。从而使避碰规则自成一体，结束了作为“SOLAS公约”一个附件的时代，使避碰规则在国际上具有法律的约束作用。

1972年规则的最大特点，就在于该规则在哲理上、编排上、内容上与行文用词上对1960年规则作了重大的修改。

在哲理上，明确了《规则》首先应是作为海员在海上避让的行动指南，其次才是给海事法院在审理碰撞事故时提供法律依据；

在编排上，彻底打破了以往规则的传统形式，并根据条款的性质、种类及其重要性分门别类组织编排，从而使规则重点突出，层次分明，逻辑性强，深受海员的欢迎；

在内容上，新规则力求丰富、完善，以适应各种“会遇格局”与“特殊情况”；

在行文用词上，力求准确、明了、严谨，但由于引用了大量的专用术语或短语，也可能出现了对这些术语、短语在解释上的难度，这不能不说是一个欠缺。但不管怎样，1972年规则是成功的，是较为完善的。

“1972年规则”于1977年7月16日生效。

1981年,IMCO又对1972年规则进行了修改;“1981年修正案”于1983年6月1日生效。其修改范围主要是“对条款的用词上以及有关号灯、号型的规定”。

1987年IMO(1982年5月22日,IMCO更命为“国际海事组织”,即:IMO)对“1972年规则1981年修正案”进行了修改,该修正案于1989年11月19日生效,其修改的主要内容是“第十条”与增添第八条6款(“不妨碍条款”)。

1989年,IMO对“1972年规则1987年修正案”又进行修改,1989年修正案于1991年4月19日生效,该修正案主要针对第十条4款有关使用沿岸通航带的规定作了较大的修改。

1993年,IMO再次对“1972年规则1987年修正案”进行修改,该修正案着重对捕渔船的号灯、号型以及附录一、二、四等方面作了8项修改,“1993年修正案”将于1995年11月生效。

从以上避碰规则的历史沿革中,我们可以看到,规则的制定与修改,无不来源于失败的实践——船舶碰撞。与其说海上避碰规则是海员在避碰实践中的成功经验的结晶,倒不如说它是碰撞事故失败教训的总结。随着现代科技的发展,船舶进一步趋向自动化与现代化,这就对航海者提出了新的要求,现代化的海上交通管理,又势必对规则中的驾驶与航行规则产生重大的影响。可以预见,国际海上避碰规则必将为适应现代化的交通管理与现代化的航海技术发展而进一步趋于完善。

4. 国际海上避碰规则在中国实施的概况

1889年,清王朝派员参加了由美国政府发起和召集的第一次国际海事会议——“华盛顿会议”。

1896年,清王朝宣布采纳“华盛顿会议”通过的“国际海上避碰规则”,但对非机动船作了保留。

《1910年国际海上避碰规则》生效之后,中华民国政府承认并

采用了该规则。

1929年,中华民国政府派员参加了在伦敦召开的第二次国际海上人命安全公约会议,该次会议对1910年规则进行了修改,并将该规则列为国际海上人命安全公约的附件。

1948年,中华民国政府派员参加了在伦敦召开的国际海上人命安全公约会议,会上制定了1948年国际海上避碰规则,该规则于1954年1月1日生效。

1957年12月23日,中华人民共和国全国人大常委会第88次会议宣布接受1948年规则,但对我国的非机动船舶作了保留。

1958年8月16日,中国政府颁布了《中华人民共和国非机动船舶海上安全航行暂行规则》。

1973年3月,中国政府恢复了在联合国的合法席位,并于1975年6月2日正式接受1960年规则,但对非机动船舶仍作保留。

1980年1月7日,我国政府正式加入“1972年国际海上避碰规则公约组织”,接受1972年规则,同年4月1日零点宣布实施该规则,但对非机动船舶仍作了相应保留。从该年开始,我国作为“1972年国际海上避碰规则公约组织”的缔约国,参加了1972年规则的1981、1987、1989、1993年四次规则修订大会,并与该组织成员国同步实施1972年规则的各项修正案。

第一章 总 则

GENERAL

§ 1 适用范围

《1972年国际海上避碰规则》(以下简称《规则》)第一条“适用范围”指出:

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。

(注:《规则》第一条 3、4、5 三款将分别在“分道通航制区域”以及“号灯号型与声响信号”章节中介绍。)

■ 适用水域

《规则》的适用水域是指“公海”(High seas)和连接于公海并可供海船航行的一切水域”。

按照传统观念,公海是指各国领海以外的海域,自《1982年联合国海洋法公约》颁布生效以来,这一传统的观念发生了变化,就《联合国海洋法公约》规定而言,所谓的公海是指各国领海或专属经济区以外不受任何国家主权的管辖或支配的海域。凡属于该海域中的任何一部分水域,均为《规则》的适用水域。

所谓“连接于公海而可供海船航行的一切水域”,通常是指专

属经济区、领海、内海以及与领海、内海相连接并可供海船航行的港口、江河、湖泊等一切内陆水域。在对《规则》这一规定作出解释之时,应考虑以下两个条件,即:(1)连接于公海;(2)可供海船航行。前者是确定《规则》是否适用的基本条件;而后者却是确定《规则》是否适用的必备条件。

就“连接”(Connected)一词而言,通常具有两种连接方式,即:“直接连接”与“间接连接”,如:领海或专属经济区与公海紧紧相连,这一连接方式即为直接连接,而港口、江河、湖泊、内海或领海(在设置专属经济区的条件下)与公海的连接则属于间接连接,因为在这一些水域与公海之间还存在着内海、领海或专属经济区;有的还认为,还存在着另两种连接方式,即:“自然连接”与“人为连接”,前者是指地理自然条件客观存在的连接,如:我国的长江——东海——公海的连接,而后者是指用人工开凿运河从而沟通两处水域的连接,如:苏伊士运河、巴拿马运河等。

鉴于《规则》并未对“连接”一词作出明确的定义,因而,不管是直接连接,还是间接连接,是自然连接,还是人为连接,均应视为“与公海相连接”,均符合《规则》的规定。

由于《规则》并未对“海船”(Seagoing vessels)一词予以明确的定义,因而,在解释与理解“可供海船航行”(Navigable by seagoing vessels)这一短语时,应注意下述因素,并可作出如下解释:

- (1)海船是指专门从事海上运输或海上作业的一切船筏;
- (2)在本条款中,海船一词不考虑其种类的不同、吨位的大小,即使是一艘小海船,也属于该范畴;
- (3)可供海船航行的一切水域,也即海船能到达的一切水域。

鉴于对《规则》作出上述的解释,从而使《规则》的适用水域从海洋延伸到内陆的纵深地带、江河的上游流域。正如英国在《1971年气垫船法案》中对“可航水域”一词给的定义,即“可航水域是指

事实上可供船舶航行的任何水域,不论在该处是否有潮汐或在该处是否有航行的公共权利。”英国高等海事法院法官 Ashworth 在 1975 年审理“Rankin 轮和 De Coster 轮”碰撞案中“可供海船航行的一切水域”一词作出解释时说:“在我看来,干船坞中的水域也属于这一范畴,也能被正当地称之为可供海船航行的水域。”

虽然对《规则》的适用水域作出这一种解释,但并不意味着海上避碰规则即可取代《内陆水域规则》,除非在这些水域中不具备主管机关制订的特殊规则或地方规章。

■ 适用船舶

《规则》的适用船舶是指在《规则》适用水域中的一切船舶。

所谓的“船舶”(Vessels)是指“用作或能够用作水上运输工具的一切船筏,包括非排水船舶和水上飞机”。

特别应指出的是,军用舰船与政府公务船同样也属于本规则中所指的“船舶”范畴,是《规则》的适用对象,不管战时还是平时,也不论是否正在执行公务,这些船舶均应严格地遵守本规则的各项规定。倘若这些船舶未能这样做,则他们必须就这一行为所产生的后果承担相应的法律责任。美国海军 R. S. Crenshaw 在其专著《海军舰船操纵》(《Naval Shiphandling》1976,第四版)一书中在论述避碰规则的范围时指出:“最重要的是,不管是个别人的粗暴行为还是根据战斗编队高级指挥官的命令,均不能因其行为的性质而免除军舰应遵守规则的责任。在海战中军舰指挥官或其随从也不得就违背或不遵守规则这一行为寻找任何借口。”

潜水艇亦属于船舶的范畴,但只有当潜艇漂浮在水面,才应视为《规则》的适用对象,当其在水下潜行时,《规则》将不适用。

水上飞机作为船舶论处,是指当其位于水面之时,若水上飞机一旦脱离水面,则应视为飞机,而不再是船舶,那时适用它的是“空中飞行规则”,而不是“海上避碰规则”。

PDG