

8401038

U67596/S010

一九八二年十一月

《1972年国际海上避碰規則》
上海国际討論会譯文丛



山东航海学会

一九八三年

编 者 的 话

一九八二年十一月“72年国际海上避碰规则”上海讨论会是一次很好的会议。会议上国内外专家对“72规则”中许多共同关心的问题进行了深入的讨论，讨论中的许多见解，对于理解和消化规则的精神实质。总结规则的发展过程，探讨规则的进一步丰富和发展，推动规则的实际应用，减少海上各种碰撞事故的发生，提高海上运输安全的水平都具有很重要的实际意义。为了宣传这个会议的精神，我们将会议上外国专家的讨论发言译成中文，编辑出版了这个译丛，以便更多的人了解国外的见解，丰富和提高自己的知识和水平。

但是，由于我们的水平所限，业务能力和实践经验的不足，很难准确无误地反映原文的思想和概念实质，因此，缺点和错误以至重大错误在所难免。敬请读者批评指教，共同提高，不胜感谢！

全部译文由潘融初同志统校。

一九八三年六月

内 容

1. 在上海召开的1972年国际海上避碰规则
国际讨论会主要情况……………潘融初……………(1)
2. 国际海上避碰规则发展情况……………E. Mitropoulos……………(7)
3. 修改国际海上避碰规则的国际大会……………E. Mitropoulos……………(11)
4. 雷达与避碰……………H. J. Roeper ……(16)
5. 驾驶台间通信和防止碰撞……………W. S. G. Morrison……………(24)
6. 避碰训练……………H. J. Roeper……………(34)
7. 船舶航行管理和避碰……………W. S. G. Morrison……………(43)
8. 船舶碰撞统计分析……………A. N. Cockroft……………(50)
9. 碰撞中人的因素……………P. T. Quinn……………(57)
10. 碰撞事件分析……………A. N. Cockroft ……(67)
11. 地方规则……………W. S. G. Morrison……………(72)
12. 1972年国际海上避碰规则的修订和改正……………J. N. F. Lamei Jer……………(75)
13. 碰撞调查的法律和程序问题……………F. Γ. Wiswqll, Jr……………(81)
14. 碰撞法: 责任、限制和损害的判定……………F. L. Wiswall, Jr……………(91)
15. 渔船和避碰……………M. Sugahara……………(100)
16. 在受限环境中发生碰撞的原因……………B. C. B. Corlett……………(105)

在上海召开的1972年国际海上避碰规则国际讨论会主要情况

潘融初

交通部和中国航海学会于1982年11月8日至12日在上海海运学院召开了1972年国际海上避碰规则国际讨论会。由外事局长沈肇圻，内河局总工程师左文渊，上海海运学院院长陈嘉震和大连远洋公司经理方枕流四位同志组成领导小组。推选出席会议的中国代表34人；国际海协（I、M、O）参加会议的专家9人，他们分别为美国、英国、西德、荷兰，日本和利比里亚等国籍。这些专家中有船长，博士，造船专家，教授和海事法律专家等，在国际航海界比较有名。

这次会议是国际海事组织第一次在我国举行讨论避碰规则问题的学术讨论会。会上使用英语，双方都不带翻译，以节省时间。部领导和中国航海学会对这次会议都比较重视。领导小组于11月5日召集中国代表开预备会议，强调了这次会议的重要性。为了作好发言准备，将外国专家的16份讲稿，发给了每个代表，大家利用两天多时间，阅读全部讲稿，作发言准备，并按避碰、海事处理，分道通航，渔船、修改避碰规则等组成专题发言小组中心发言人在其它问题上也作了交叉发言的准备。会议过程中录了像，我们中国代表发言时外国专家也录了音；上海电视台曾播放有关会议的录像新闻，上海新民晚报也登载了会议的消息。正式会议采取的形式是先由外国专家主讲，有的照讲稿念，有的不照讲稿念。主讲人讲完后每篇讲稿余下约半小时由我们提出问题讨论，主讲人和其它外国专家解答和补充，我们也插话。

（一）外国专家讲稿共16份：

1. 国际海上避碰规则发展情况；
2. 修订国际海上避碰规则的国际会议；
3. 雷达与避碰；
4. 船舶定线（包括定线制的具体规定）
5. 驾驶台间通话和防止碰撞
6. 避碰训练；
7. 船舶航行管理和避碰；
8. 船舶碰撞统计分析；
9. 碰撞中人的因素；
10. 碰撞事件分析；
11. 地方规则；
12. 在受限环境中发生碰撞的原因；
13. 1972年国际海上避碰规则的修订和改正；
14. 碰撞调查的法律和程序问题；

15. 碰撞法：责任、限制和损害的判定；

16. 渔船和避碰。外国专家的讲稿，只是个人意见，观点，绝对不能代表国际海协当局意见。每篇讲稿都作了这样的说明。他们解答我们的问题也是他们个人的见解，不是当局权威的见解。

(二) 会议提出的和讨论的主要问题；

1. 关于追越船的责任问题；

我们问：规定中第二章第一节第九条“狭水道”与(1)谈到追越船的问题，而第二章第二节第十三条“追越”1也谈到追越船的避碰责任。但第九条的“狭水道”是属第一节“船舶在任何能见度情况下的行动规则”的范围，而第十三条“追越”是属第二节“船舶在互见中的行动规则”范围的。因此，很容易使人理解为有两种追越情况：一种是在任何能见度情况下的追越或是在狭水道内的追越，这种追越只有在被追越的船同意采取行动以允许安全通过才能进行，这就是说如两船发生碰撞，追越船当然要负主要责任，但被追越船既然已发出同意被追越的信号，也采取了使之能安全通过的措施，也当然要负部份责任了；第二种追越是“船舶在互见中的行动规则”的情况下进行的或者是在一般航道内进行的。对这种追越在规则第二章第二节第十三条1，明确规定“不论本节各条规定如何，任何船舶在追越任何他船时，均应给被追越船让路。”这就是说追越船应负让路全部责任了。那么，追越船在这两种不同情况下，它的避让责任的不同如何解释呢？是否可以把规则第九条中有关追越的问题经过修改后写在规则第十三条“追越”内呢？

外国专家解释：1981年国际海协12次会议时有的参加国代表曾提出类似问题进行讨论。当时有的参加国代表要求对1972年规则关于“追越”的问题作些必要的修正，另有些代表不同意修正，意见没有统一起将。国际海协当局认为还是不修正好，把有关狭水道内的避碰问题集中在一条规定内，便于船员理解和熟记。最后，还是把这个意见归纳在1981年国际海协12次会议对1972年国际海上避碰规则的第一批修正意见内。预计这批修正意见将在1983年6月国际海协大会时讨论批准实施。这个问题的修正如下：一（见讲稿13，“1972年避碰规则的修订和改正”附件（一）第九条，关于对第十三条（a）的修正：“不论本规定第二章第一节和第二节各条规定如何，任何船舶在追越任何他船时，均应给被追越船让路”。对追越船的总的精神是任何船舶在追越任何他船时，均应给被追越船让路。在狭水道，追越船如需要被追越船采取行动以允许安全通过才能追越时，被追越船发出了同意被追越的信号并采取了行动，结果还是发生了碰撞，那么，被追越船所采取的行动，是否足够追越船安全通过以避免碰撞呢？这是衡量被追越船应负的责任大小，但是无论如何并不解除追越船所应负的义务（见规则第九条5（2）。在一般航道，当被追越船发觉，单凭追越船单方面的行动仍不能避免碰撞时，也应采取有助于避碰的行动。但，同样，这并不解除让路船的让路义务。（见规则第十七条“直航船的行动”2和4）。

2. 关于企图追越船和将被追越船间的声号问题（见规则第九条5（1）第34条3款（1）和（2）；

我们问：规定第九条5（1）和第34条3款（1）和（2）规定了企图追越的船和将被

追越的船表示同意被追越的意图的声号。为什么没有将被追越的船不同意被追越的声号呢？

外国专家解释：当企图追越的船鸣放企图追越意图的声号后，必将时刻注意将被追越的船的回答声号，直到听见对方同意被追越的声号后才敢追越。如果迟迟未听见回答声号，企图追越的船的注意力和观察力仍然集中在将被追越船的反映上，但不能采取追越行动。这就避免对两船间发生碰撞的危险有利，因此，我们认为不需要规定不同意被追越的声号。

3. 关于互见距离和雷达测到他船的距离之间的行动规则。

我们问：当前，船舶大，速度快，正如规则第八条规定应及早采取良好船艺避免碰撞，这是很重要的。现在，观察了望手段除了目视，听觉外还有先进的雷达装备。雷达发现目标的距离，当然大于视觉、听觉，那么，在两者之间的距离范围内是否应该遵循规则第二章第二节：船舶在互见中的行动规则内的各条规定呢？

外国专家解答：按照目前规则的定义，所谓“船舶在互见中”系指“只有当一船能自他船以视觉看到时，才应认为两船是在互见中”（见规则第一章“总则”第三条〈11〉）。因而规则第二章第二节“船舶在互见中的行动”规则内的各条，即第十一条至第十八条才能适用。按该定义的精神，当然，仅凭雷达测到他船，人的视觉器官尚未看到他船时，就不能认为是互见，第二章第二节各条就不能适用。个人理解为，这是因为目前雷达只是一种船上的助航装备，而且还有些缺陷，不能完全代替目视的准确性，并且，还有不少船舶还没有雷达装备。将来，如果雷达的技术性能能达到目视的准确程度，而且所有船舶都有雷达装备，那么，这个问题一定会提出来讨论的。

4. 关于分道通航制区域内，对失去控制或难于控制的船舶问题。

我们问：在分道通航区域内，对失去控制或难于控制的船舶怎么办？

外国专家解答：去年国际海协大会时，已经有会员国提出这个问题，并已制订了一些措施，在第十条规则内增加了两项（见讲稿13“1972年避碰规则的修订和改正”附录1、7和8）并将在1983年国际海协大会上讨论批准。其它的船舶在分道通航区域内遇到这种船舶，应按规则规定的其它条款避让，根据具体情况，船长应作出适当措施。

5. 关于非机动船和渔船的悬挂号灯问题：

我们问：目前，有不少非机动船和渔船，因船舶较小，桅干不高，如果按规则的要求标准来挂号灯，实际上不可能，是否可以考虑适当降低标准？

外国专家解答：去年国际海协大会时，对这个问题也有些参加国提出来（包括日本），估计明年国际海协大会时，将有些国家再提出这个问题来讨论。

6. 关于一些避碰的具体行动问题：

①我们问：甲船航向正北，看见乙船距离较远，在自己船艏偏左一点 355° ，乙船当时航向正南偏东一点约 175° 。甲船当时判断，如果自己保持正北航向，将会做成对遇和发生碰撞危险；如果向右转向，将会发生接近对遇和交叉之间时，横越他船前方的危险。因此，甲船只能向左转向使得对遇时和乙船距离较远。这个行动是否可以？

外国专家解答：按规则总的精神来说为了避免碰撞而采取行动时，不应对在本船左舷的船采取向左转向（见规则第十七条3）。国际上很多碰撞案例，都是由于对左舷船

采取向左转而发生的，我们要切切记住。我个人不赞成采取向左转的行动因为这是危险的。我们的代表说，因为乙船距离较远而且航道情况也允许，我完全可以向左转，待乙船接近时，两船距离较远可以安全通过，为什么不能向左转？另一位外国专家说，如果情况许可，我也赞成可以向左转。不同意向左转的专家继续说，如果当时甲船采取向左转的行动，而乙船认为他向右转是合乎规则的精神，那么，接近时很可能发生碰撞。如果甲船运气好或可能避免，但我不赞成冒这种危险，我们的代表说，甲船保持航向航速或向右转，两船接近时必相距很近容易发生碰撞。在这各情况下，甲船只有向左转较为安全。讨论结果对这个问题意见不一致。

②我们问：甲船是追越船，乙船是被追越船。甲₁已经越过乙₁船 $1\frac{1}{2}$ ~2 哩了，可以说“让请为止”了。但当时甲₁船要向左转进港。当两船再次相遇时，成了甲₂和乙₂的局面，也就是说，从追越和被追越的关系，发展成为交叉相遇的关系。试问是甲₂船让路还是乙₂船该让路呢？

外国专家答：这是个避碰方面的国际上老问题，是个老大难问题。这个问题要从当时的具体情况，具体问题逐个分析，不能概括来判定应由那条船让路。如果我是国际海事法庭的法官，我首先要追究做成这种复杂局面的责任是谁。甲船既然要向左转才能进港，为什么要追越乙船？为什么不减速从乙船后面通过向左转，不是很安全吗？

③我们问：甲船追越乙船，到甲₁时已离乙₁约 $1\frac{1}{2}$ 哩了，甲₁船发现前方有暗礁，只得倒转推进器把船停住。乙₁船接近了甲₁船没有及时把船停住而发生碰撞。责任应由甲₁船负责还是由乙₁船负责？

外国专家答：这个问题和前一个问题②情况相似，甲船从海图上事先应知道前方有暗礁，就不应该追越乙船。你把他船追越了，跑在前面，又突然停车，使他船赶上来碰了自己，这不是和乙船开玩笑吗？航海驾驶是关系到船舶，人员和货物安全的大问题，绝不能这样胡闹。我们代表说，在我国，象这种情况在陆上开汽车的叫做“开英雄车”。在海上叫“开英雄船”。奉劝船长或值班驾驶员们，特别是较年轻好胜的船长们，千万不要干这种“英雄事”这是要付出代价的。

（三）会议总结：

在会议结束时，中国代表在领导小组的主持下召开了总结会议。总结可以归纳为以下几个要点：

1. 会议是开得有益的。通过会议我们开阔了眼界，增广了知识。外国专家的讲稿水平比较高、有参考价值，而且，他们对待会议的态度是认真的，诚恳的。我们中国代表的表现也好，发言积极，提出的问题不少，水平也不错，因而会上有争辩。有些问题外国专家也难于当面作完满解释。对在会上未能作完满解释的问题和尚未提出来的问题，要求我们写出来由他们回去作出文字上的回答。这次会议不只我们了解他们，他们也了解我们，这对我国今后在国际海协的声望，必然有所提高。

2. 准备工作做得不够，没有足够时间使我们吃透他们讲稿的内容，从而更好地准备发言稿，因而，我们的发言水平也受到一定影响。更重要一点是，没有集中几个主要问题提出来充份讨论，因而讨论的问题太广泛，不深透。

3. 领导小组表示, 准备1983年10月左右在我国开个中日两国专家讨论会。专门讨论1972年国际海上避碰规则。中国和日本各派出三名专家宣讲, 以本国文字为主。论文1983年上半年送中国航海学会或交通部评选。希望大家写出较高水平论文参加。

(四) 个人几点体会:

1. 这次会议对我国航海界来说, 必然有新的推动作用。对个人来说, 能有机会参加这种国际讨论会开阔了眼界, 增加了知识, 对1972年国际海上避碰规则的发展过程、原因, 主要精神, 都有了新的认识。

2. 世界一切事物都是发展的, 不是静止的, 绝对的, 国际海上避碰规则也不例外, 它的发展是和国际海运事业, 船舶的质量, 重量和装备等起着适应的作用。我们对1972年国际海上避碰规则的认识也应以发展的眼光来看, 它不是绝对正确的, 包罗万象的, 有不少条文是有机动灵活性的, 而且要经过不断实践、修改、再实践、再修改、达到比较完善的程度。因而, 我们不能只对规则死背条文, 要把它融会贯通, 掌握它的主要精神, 根据海上千变万化的一瞬间情况, 作出合乎当时情况的判断, 采取正确的避碰行动。

3. 对追越船和被追越船相互间的关系, 应尽的义务, 和相应的采取什么行动, 也要用发展的眼光来看。被追越船不只在狭水道, 而且在一般航道, 不只在任何能见度的情况下, 而且在船舶互见中的情况下, 当只有追越船单方面采取行动仍不能避免碰撞时, 被追越船也应采取适当的行动以避免碰撞。

4. 由于雷达的出现和被用于航海, 就产生了雷达扫测到目标的距离和视觉看到的距离间的差别, 我们不要忘记, 雷达只是一种助航装备, 它还存在着些不足的问题, 不能绝对代替视觉的准确性。因此, 当只有雷达扫测到的目标而视觉尚未发现时所采取的避让行动, 要特别慎重。

5. 按分道通航讲稿的介绍和所附的设计分道通航的具体细则和要求, 它特别重视视觉航标的重要性。在整个分道通航区域内, 都要有足够的视觉航标覆盖, 以准确定位, 在视线不良时, 可用雷达或罗兰定位。只有通航密度特别大, 而整个航道的宽度不是特别狭窄(一般在5浬以上), 如果不采用分道通航制就容易发生对遇、碰撞的危险时(如英伦海峡中的多佛海峡)才有采用分道通航制的必要。因此, 我们原计划设计的几个分道通航区域要慎重考虑。要首先考虑的问题是: ①在这个航道的船流量是否已达到非采用分道通航制不可②航道的宽度是否有5浬左右。③是否有条件在整个区域内增设可靠和可供准确定位的视觉航标。

6. 我国远洋船舶数量迅速发展, 与外国船舶相遇和发生海事纠纷的可能性也相应的增加了。我们的远洋船长们对待1972年国际海上避碰规则, 就不能天真地单纯停止在怎样避免碰撞的问题上, 而且也要考虑碰撞后应该怎样办的问题了。也就是说不单是考虑技术性的问题, 而且也要具有法律的观点, 了解法律的常识和程序了。前者只是关于个人的利害问题(如吊销证书, 刑事处罚等), 而后者则关系到国家要蒙受较大损失, 要赔偿大量外汇的问题。我听别人讲过: 过去我们有些远洋船长, 发生海事后写的海事报告采用国内向领导上写检讨书的方式方法写, 这样写法不吃大亏才怪。还有, 我们有条远洋船, 在外国港口靠码头时, 不慎碰了原靠在码头的另一条外国船, 使这艘外国

船受了点轻伤。我们的船长到外国船表示道歉。碰到这条外国船的船长是个老滑头，对我们船长说，你承认碰了我的事实，我向你道谢，请你写个文件承认这个事实，我们共同签字就成了。至于碰坏了什么东西，以后我慢慢检查吧，反正不是什么大不了的损失。我们这位没有经验的，天真的船长答应了，真的按这外国船长的说法写了个文件，互相签了字，当时就定场。没想到，以后我们的公司收到这条外国船的船公司的一份损失清单，在这清单上能包括在内的损坏都包括上了。结果，我们赔了一大笔外汇。以上两个例子，现在看来象是说笑话，实际上它反映了一个大问题：我们对待碰撞和碰撞的事后处理问题，应持什么态度？应该注意什么？我个人认为，我们是社会主义国家，应持实事求是，大公无私的态度。但是，也不应该给别人有取巧的机会，使我国蒙受不应有的损失。这次会议上外国专家的讲稿中，有几份是关于海事处理问题时，值得我们参考。我想现在是我们重视这个问题的时候了，建议号召我国航海界，特别是现在的远洋船长们，多写有关这方面的文章，介绍经验和教训的实例。共同讨论，使我们大家平时就有这方面的思想准备，发生问题时就不会惊慌失措了

国际海上避碰规则发展情况

E · MiTroPouLos

引言:

1. 航海上的惯例和法规可以回溯到史前时期, 当时的历史仍然是神话般的父系权决斗年代。

2. 然而在上世纪下半叶, 特别是本世纪下半段, 在国际海运团体的共同努力下, 一些以防止和避免海上碰撞为目的的规则形成了。

3. 本文是试图向读者介绍目前的“国际海上避碰规则”在许多世纪以来是怎样发展过来的。

4. 它的发展史可以明显地分为三个阶段:

第一阶段, 概括的时期是从古代至第一次国际海上会议研究讨论海上避碰规则(华盛顿1889年);

第二阶段, 概括的时期是从华盛顿会议至由国际海协召集和主办修改当时的海上避碰规则的会议(伦敦, 1960年);

第三阶段, 概括的时期是从1960年会议至十二次国际海协会议决定对目前生效的1972年国际海上避碰规则作些修改。

第一阶段:

5. 船舶从最早在海上活动以来就受到航海法规的约束。在希腊神话中, 杰逊(JASON)和他的大船队在寻找金羊毛的时代就奉行航海惯例, 玻利尼亚的航海者, 甚至不受制服的北欧海盗也要承担不服从航海法和惯例的约束的后果。

6. 在历史的黎明, 航海者就接受航海法规和惯例的约束(公元前九百年非洲罗得西亚的片断法规例外), 第一套文字避碰规则问世之前的许多世纪就是这样。这套文字避碰规则诞生在十二世纪, 当时的“爱莲奴”(Eleanor Of Aquitaine, 法国皇后, 后成为英国皇后)在“阿罗伦”岛上, ISLAND Of OLerOn把当时在航海者中流行的有关航海惯例集中起来写成文字。“阿罗伦”法规就成为世界上第一本写成文字的英国海军部法规。

7. 这部法规连同“威士拜”(Wisbuy)法规(在波罗的海区域用基本上类似的法规)以及“康苏利图都马”(Consolate del Mare)法规(十四世纪在地中海国家用的)解决了当时许多海事纠纷。但是, 虽然它处理了大量的海事纠纷, 它并没有触及到避免碰撞的问题。

8. 其中可能的原因是, 在早期只有人力为动力的船舶和帆船在海上活动, 碰撞的或然性是比较弱的, 它的发生很少导致悲惨的结局。

9. 在十七世纪末, 随着蒸汽机的出现, 严重碰撞事故发生的可能性大大增加了。一套比较完整的防止海上碰撞的法规发展得仍然比较慢, 而且, 虽然有些法规也出现了, 通常是不完整的和比较矛盾的。

10. 只有到上个世纪, 主要由北大西洋沿岸国家承担了制订一套经过充分研究的关于海上避碰规则的工作。

11. 1840年伦敦航标局(London Trinity House)起草了一套航海法规, 于1846年得到英国国会批准。这套法规中的一条是: 在狭水道, 一艘机动船遇到另一艘机动船时, 应从他船的左舷驶过。对机动船的要求还有: 机动船在不同的航向相遇致有构成碰撞危险时, 各应向右转向, 从而各从他船的左舷驶过。在十八世纪有一条对帆船的规定, 要求左舷受风的帆船应给右舷受风的帆船让路。

12. 两条关于机动船的航标局法规合并为一条并包括在1846年的机动船航海条例内。海军部关于号灯的规则也在两年后并入这个条例内。机动船应显示绿色和红色舷灯以及一盏白色桅灯。在1858年规定了帆船也应显示红绿舷灯; 下雾时应发出声响信号, 机动船应用号笛发出, 帆船则用号角或号钟发出。

13. 英国海运局(British Board of Trade), 制订了一套较完整的海上避碰规则和法国政府协商后于1863年投入使用。英国和法国政府鼓励其他海岸国家也坚持遵守这些规则, 并将规则的付本送给每一个国家, 指出制定一套一致性的、统一的、在国际上有效力的法规的重要性。

14. 对这个行动的反应, 美国国会于1864年通过了类似英国法规的议案, 后来由林肯总统签字通过成为法律。这样, 历史上第一次英国、法国、美国、(*)德国和其它约三十个海岸国家有一套共同的海上避碰规则(这时叫条例)。

15. 有些现在仍然是法定的重要规则被引用了。当机动船舶交叉相遇致有构成碰撞危险时, 它船在本船右舷的船舶应给它船让路。机动船舶在相反的, 或接近相反的航向相遇各应向右转向。任何船舶在追越任何他船时, 均应给被追越船让路。在本规则任何一条规定的, 一船给他船让路时, 另一船应保持航向。

16. 在1867年英国海运局海事处助理秘书“托马斯格尼”(Thomas Gray)为了帮助记忆写了一些关于海上航行规则的诗句印成一本小册子。这些诗句后来流行了并被翻译成他国的语言, 现在它们仍被引用在一些教科书上。

17. 在1880年对1863的国际海上避碰规则进行了一些修改, 包括加入一条新的, 关于容许机动船舶使用号笛的声响来表示为避免碰撞所采取的行动条款。在1884年规定使用一套新的国际避碰规则, 但这套新规则和过去的没有本质上的差别。一条关于船舶遇险的特别信号新条款加入了这套新规则内成为共有二十七条款的规则。

18. 当1863年海上避碰规则问世, 以及美国已有一套关于在内海和在国际海域航行规则, 这就明显地需要制订一套在世界范围内一致并发生效力的国际海上避碰规则了。因此, 美国邀请所有国家, 特别是海岸国家派出代表参加第一次国际海事协商会议。

第二阶段;

19. 这次国际海事协商会议于1889年在华盛顿召开, 主要目的是讨论海上避碰规则。

20. 在会议上一致同意的新条款中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和应允许机动船显示第二盏白色桅灯。

21 在1897年有几个国家, 包括英国和美国接受华盛顿会议同意的规则。1910年国

际海事协商会议在布鲁塞尔继续召开。国际间同意一套与1910年会议起草的相差不大的国际海上避碰规则。1910年国际海上避碰规则一直生效到1959年。

22. 在1929年国际海上安全会议建议对国际海上避碰规则作些次要的修改，但终未得到批准。但是关于操舵和舵令应该是直接含义的建议，如“右舵”（“Right Rudder”或“starboard”）意指“将船舶的舵向右转”（Put the vessel's rudder to starboard），得到接受，并于1933年生效。以前有关“舵令”的问题是矛盾的，因为舵轮和舵柄的动作方向是不一致的。

23. 1948年国际海上安全会议修订了1910年的国际海上避碰规则，但更改不大，长度为150英尺或以上的机动船舶要强制显示第二盏桅灯；几乎所有船舶都要强制显示尾灯；直航船可随意选用最少是五声短而急的声响作为引起注意的信号。改订后的规则于1954年生效。

24. 1948年少数船舶装置了导航雷达，但是没有因为出现了这种装置而改订规则。但是，会议终于提出一项建议，这就是装配有导航雷达的船舶无论如何不能代替船长所负的国际海上避碰规则，第十五条和第十六条（指在能见度不良情况下）的责任。

25. 以后的岁月，由于大量船舶装配了导航雷达，随着带来了与这些船舶有关系的一系列碰撞事故，这就明显地促使改订国际海上避碰规则的必要性。

第三阶段：

26. 在1956年两艘现代远洋班船“*Andrea Doria*”和“*Stockholm*”在“*Nantucket*”灯船附近的碰撞，震动了国际上海运团体和世界的大部份。前者船翻了并在十一小时内沉没，43人丧生海底，他们大多数是在碰撞时死的。使人感觉到应采取一切可能的办法来减少海损事故和相应的海上伤亡的必要性。

27. 1960年深厚的人道主义性质的大部份责任是由联合国海事领域的特别机构国际海事协商会议，简称“国际海协”“IMO”担负起来，它是在一年前即1959年刚成立和举行就职开幕仪式的。

28. 国际海协（IMO）首次举行的国际会议有55国的代表参加，回顾了1948年的国际海上安全公约简称（SOLAS）和海上避碰规则。

29. 1960年会议同意在原来的国际海上避碰规则内增加一项新条款，这项新条款是指导船舶在能见度不良条件下的行动以允许及早采取有效的措施来避免正横前的船舶形成紧迫局面。关于使用雷达时的一些建议是载入规则的附录内。一些条款的改变并不限于规则中有关能见度不良部分但其它的改变是比较次要的。这个修订后的规则于1965年生效。

30. 早在六十年代航运团体中另一个防止碰撞措施的较重要发展是分道通航制。事实是在1960年9月英国、法国和德国航海学会成立一个工作小组研究规划多佛海峡的分道通航。小组的有关国家政府将研究成果报送到国际海协。国际海协正式通过后建议在自愿的基础上使用。在1968年国际海协的下属机构“海上航行安全委员会也成立了一个工作小组来规划北海、波罗的海和其它海域的分道通航方案。1967年“*Torrey Canyon*”轮在锡利群岛附近的灾难大大推动了工作的进展。然而，油轮“*Texaco Caribbean*”和货船“*Brandenburg*”和“*Niki*”于1970~1971年（#）在英伦海峡的三个灾难促

使国际海协和它的会员国强制性地规定了船舶在分道通航制区域内应沿指定的分道船舶总流向行驶。这对经过长时期形成的在全世界的海峡、狭窄航道和拥挤海区自由航行的习惯是个很重要的改变。1972年国际海协会议决定了要修订1960年国际海上避碰规则以便将这个改变在法律上生效。这个准备工作已在1968年开始委托给国际海协一个工作组，在下属的海上航行安全委员会和海上安全委员会监督下制定了基本草案供1972年国际海协会议讨论通过。

31. 1972年国际海协会议产生的国际海上避碰规则公约于1977年7月15日开始生效。今天，已有八十个国家批准，挂有他们国旗的船占世界商船百分之九十以上。

32. 1981年11月国际海协集会上采纳了一些对规则的修正意见，将于1983年6月1日生效。

× × ×

× × ×

注：(●)在美国，横越大西洋，在避碰规则的条款上，先于1863年的尝试，已经有了些成功的措施，如：

在1838年第一次规定了在航海上需要的号灯，当时在法律上要求每一艘机动船舶，在日落和日出之间显示一盏或一盏以上的航行号灯，这些号灯应为附近航行中的船舶看见。但是，关于颜色，发光强度和显示位置都没有具体要求。

在1849年舷灯引用了，亮度的要求也提出来了。

在1852年监督检查委员会成立并要求它建立一些为互相驶过的船舶注意的条款以便随时都能注意安全。

在1858年上述委员会颁发一套规则，要求使用声号以表示自己的意图，使用在船舶相遇、交叉、追越，在雾中航行，在隐蔽的弯头和指出危险。

(#)在1970年至1971年在英伦海峡的一系列事故使得国际海协把建立分道通航工作作为优先的工作并和国际海道测量协会合作，在全世界范围内建立了航海警报系统。在这个系统下世界上的大洋和半遮蔽海分为十六个航海区(NAVAREAS)，每个航海区由一个国家承担播送全海区的有关信息。

潘融初译

薛雨林校

修改国际海上避碰规则的国际大会

E. Mitropoulos

引言:

1. 本世纪下半叶, 海运事业的发展, 除了船舶数量的增加外, 更可喜的是船舶吨位的增大, 伴随而来的海上事故也增加了, 而且大部份是碰撞事故。例如在美国的可航水域, 从1960年至1979年共有32, 022件船舶(商船)海损事故, 其中40%是碰撞事故。在这段时期中, 碰撞次数从1970年的1, 093至1979年的1, 621。

2. 尽管不易获得全世界的统计资料, 特别是发生在港内的事故为数是较少的, 碰撞事故的分析表明都发生在港口外的海域、沿海岸区或公海的航行过程中, 船舶之间事故(差不多全部是商船)从1956年至1975年期间逐步增多。

3. 根据调查结果, 经上报的碰撞事故次数是:

1956~1960年期间—359次

1961~1965年期间—398次

1966~1970年期间—452次

1971~1975年期间—454次

4. 面对这种痛苦和扰人的发展, 世界上的航运团体决定采取强有力的措施来改善这种局面。其中一项措施的寻找修订当时生效的避碰规则, 也就是经1960年国际海上人命安全会议采纳的国际海上避碰规则。

5. 当1960年国际海上避碰规则于1965年生效后不久, 就明显地出现了需要充分修改这个规则的必要性, 因为大量的导航雷达被使用, 引用了分道通航制, 以及船舶的体积和航速的增大。这项任务是由国际海协(IMO)1972年国际大会担负起来。

6. 国际海协1972年的国际大会主要任务是修订1960年避碰规则, 而1929, 1948和1960年的国际会议的主要贡献是修改国际海上安全公约(SOLAS)。

7. 直到1972年, 避碰规则都载入附录(B), 是国际海上安全公约列在最后的条例。祇有在1972年国际海上避碰规则有单独的公约, 在1977年成功地生效。

8. 1972年10月在伦敦召开的国际大会有52个国家参加并且还有些政府间和民间国际性组织的观察员。

9. 大会成立了五个委员会, 其中第二委员会是直接负责避碰规则最基本的问题。

10. 大会讨论最根本的问题是:

1960年避碰规则;

一份协定草案以及一份避碰规则草案和附录是由国际海协当局准备的 另外还有些政府和团体的建议和意见。

11. 大会的收获是制定了1972年国际海上避碰规则公约，并附有规则的整套条例和附录，构成了完整的一套1972年国际海上避碰规则。

12. 公约本身共有九个条例，内容是：

——一般义务

——签署、批准、接受等；

——生效；

——修订会议；和

——本规则的修正等

13. 另一方面，规则是分为章和节（内容共有38条）并有4个附录，整个内容如下：

第一章——总则

第二章——驾驶和航行规则

第一节——船舶在任何能见度情况下的行动规则

第二节——船舶在互见中的行动规则

第三节——船舶在能见度不良时的行动规则

第三章——号灯和号型

第四章——声响和灯光信号

第五章 豁免

附录一：号灯和号型的位置和技术细则

附录二：在相互邻近处扑鱼的渔船额外信号

附录三：声号器具的技术细节

附录四：遇险信号

14. 大会并制定了两个决议案。

生效——当前的状况：

15. 根据1972年国际海上避碰规则公约第四条的内容，应在至少有十五个国家参加本公约之日起十二个月后生效，该十五国的商船总和不少于全世界100总吨及100总吨以上船舶的艘数或吨位的65%；并规定，本公约在1976年1月1日之前不应生效。

16. 这项先决条件已于1976年7月15日满足，因而公约在1977年7月15日12时（区时）生效，代替和取消了1960年国际海上避碰规则。

17. 在1982年10月1日，1972年国际海上避碰规则公约已被八十个国家认可，有90%以上的世界商船队，悬挂它们的国旗。

1972年国际海上避碰规则的主要特征：

18. 一般的观察：

（1）1977年生效以来的1972年国际海上避碰规则，在拟订草案中就比较注意避免前后混淆和翻译中的差别，达到这个目的的主要手段是使用比较明确的词句和较详细的定义

（2）修订后的避碰规则，第一次承认使用导航雷达，因而在拟订草案时尽可能包括将来的安全方法。

(3) 这是一个尽量提供足以鼓励航海者尽可能及早采取行动的避碰规则。在这个问题上新条例反映出估计发生碰撞的可能性和避免碰撞的行动，以及有一项新条款关于不同种类船舶的责任。

(4) 新规则还规定了有些船舶因为它的体积在受限制区域其操纵机动范围较小的情况下，别的船舶不能妨碍它。

(5) 其它对航海者有特别意义的变动是提供了决定安全航速，可能发生的碰撞危险和避碰行动的指导，以及国际海协制定的在拥挤水域或船舶集中的海区的航行规定，即分道通航制区域内或附近的船舶的行动规则。条例中其它的变动涉及船舶在狭水道的操作，船舶在能见度不良时的行动规则并增加了一项关于“操纵能力受到限制的船舶”的定义和关于“限于吃水的船舶”一词的定义。

(6) 新规则并包括了气垫船在排水状态下航行时要显示的特殊号灯，船舶拖带时应显示在白色尾灯之上方增加一盏黄色灯，从事疏浚或水下作业的船舶的特定号灯和号型以及船舶在能见度不良时的声号的变动。

(7) 另外，还有一些在一定时期以来存在的意义比较次要的问题的变动。

19. 重要的革新

19. 1. 1972年国际海上避碰规则有三个主要方面不同于过去的规则：

(1) 在哲理上：

一般认为1960年国际海上避碰规则草案的制订是便于法庭在事故后判定那艘船应负碰撞责任但帮助航海者避免碰撞则是次要的；新的规则首先是为了帮助航海人员避免海上碰撞。

(2) 在提法上：

新避碰规则内容的序列，安排得比较合乎逻辑，每个条例冠以题目并首先包括了航海人员在海上的特定避碰场合所需要的有关知识，然后是技术性的附录。这些附录包括了造船师，船舶设备制造厂和船舶建造工业所需要的主要而详细的内容。

(3) 在内容上：

新避碰规则的重要革新可以概括如下：

① 条例第三条7是关于“操纵能力受到限制的船舶”的定义，包括了所有从事下列工作的船舶：

——从事敷设维修或起捞助航标志，海底电缆或管道的船舶；

——从事疏浚，测量或水下作业的船舶；

——在航行中从事补给或转运人员，食品或货物的船舶；

——发射或载回飞机的船舶；

——从事扫雷作业的船舶；

——从事拖带作业的船舶，而该项拖带作业使该拖船不能偏离所驶航向。

② 条例第三条8、是关于“限于吃水的船舶”的定义是指由于吃水与可航水深的关系，致使其偏离所驶航向的能力严重受到限制的机动船舶。

③ 最早期的国际海上避碰规则也规定了要保持正规的了望。1972年避碰规则第五条载有要保持正规的了望需要用一切有效手段对局面和碰撞危险作出充分的估计的较详细

内容。第七条则谈论了断定是否存在危险，在装有雷达设备并工作正常可使用的话，需要使用导航雷达。用“装有”和“可使用”两个词是加强了避碰规则和国际海上安全航行公约（SOLAS CONVENTION）第五章第十二条内容的一致性。该内容指出：

——并不要求所有船舶都要装有雷达设备，和

——由于雷达装备发生故障尚不会使船舶不适于航海，而且港内又设有简易的修理所，即时修好可用，这样，就不要把它作为船舶仍需停留在港内的原因。

④1960年避碰规则规定在能见度不良时，船舶应缓速行驶，但没有条文规定关于船舶在晴天时的速度。1972年国际海上避碰规则指明每一艘船舶在任何时候应用“安全航速行驶”以便能采取适当而有效的避碰行动（第六条）。在决定安全航速时，考虑的因素中有，能见度情况，通航密度，船舶的操纵性能，天气和海上情况以及雷达设备的局限性。

⑤条文第十条指出，为国际海协采纳的，船舶在“分道通航制”区域内或附近的行动规则。现已普遍承认在海上避碰的措施中主要的贡献是引用了在分道通航制区域内的航行规定。在全球范围内的某些特定海区按预先制定的航道航行的习惯可以上溯到1898年当海运公司经常在北大西洋承办营运时制定了为它们的船舶使用的安全航道。

⑥规则中关于直航船（第十七条）或称“特许”船的行动有了改变，允许它一经发觉规定的让路船，或称责任船显然没有遵照本规则各条采取适当行动时，该船即可尽早地采取避让行动，给它让路，以免碰撞。有的人认为在1972年大会关于驾驶和航行规则中这是个最重要的改变，旧规则第21条的条款，有着完全的限制性。

⑦对失去控制的船舶和操纵能力受到限制的船舶在第十八条规则“船舶之间的责任”中给予了最优先的照顾，然后是限于吃水的船舶，从事扑鱼的船舶和帆船等按次序排列。一般来说，水上飞机在水面上要让所有船舶和避免妨碍它们的航行，但如遇到发生碰撞的危险时，就要运用驾驶和航行规则。

⑧新规则第九条禁止船舶穿越狭水道，如果这种穿越会妨碍只能在这种水道以内安全航行的船舶通行，船舶在狭水道追越他船时也要按规则第三十四条规定的声号鸣放二长声继以企图在被追越船那一边船舷追越的短声信号以避免与本规则所要求的其它声号混淆。将被追越的船舶也应以号笛依次发出下列声号以表示同意：一长声一短声一长声一短声。

⑨新规则第三十八条“豁免”款，它的作用是在本规则于1977年7月15日生效之前，安放龙骨或处于相应建造阶段的任何船舶，按它们履行的技术规范的情况，可以给予宽限期分别从规则生效之日后四年至长期豁免。

（三）后记

20. 目前生效的国际海上避碰规则的优越性已为上报的碰撞事件的减少大大显露出来了。从最高峰的1971~1975年度事件454次下降到从1976~1980年度事件381次。这个统计数字并未包括全世界船舶的增加和新规则只在这个时期的后期才生效的因素。

21. 而且，新避碰规则中分道通航制的优越性帮助了航海人员避免船舶碰撞的有力证明是在世界上航流密度最大的英伦海峡区域的碰撞事件的稳步下降。国际航海协会1981年制订的英伦海峡碰撞事件的统计资料证明了这个效果；