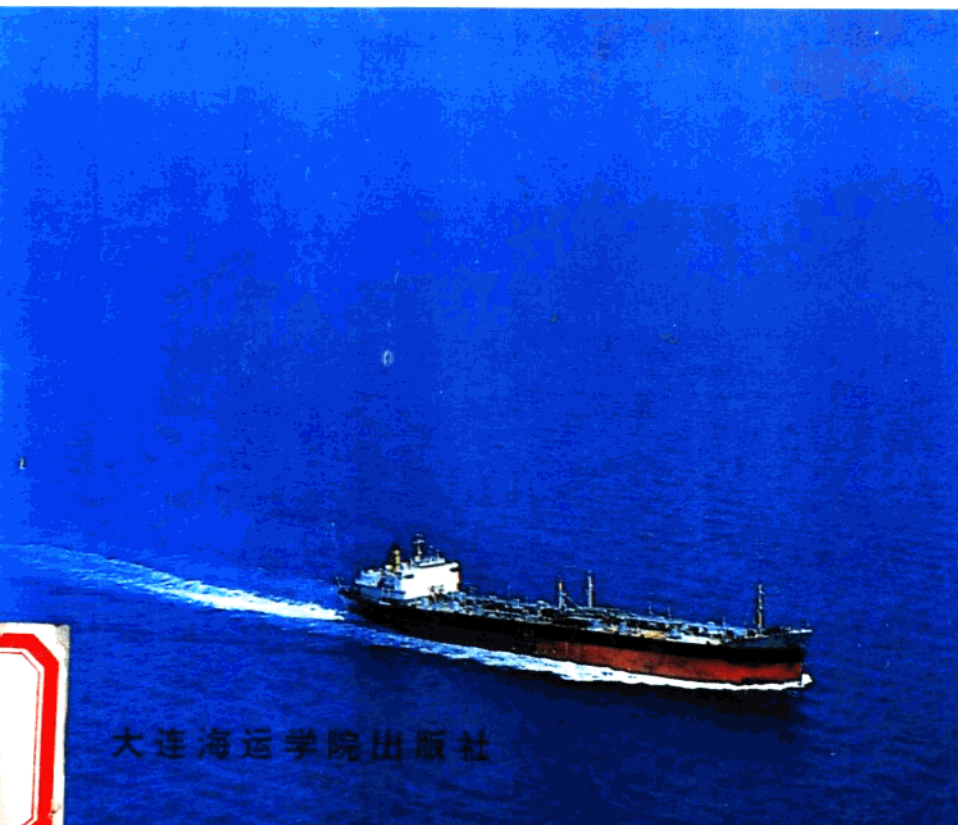


高级船员适任证书  
考试用航海培训教材



# 船舶避碰

袁安平 王新华 编著



大连海运学院出版社

高级船员适任证书考试用航海培训教材

# 船 舶 避 碰

CHUANBO BIPENG

袁安平 王新华 编著

王逢辰 主审

大连海运学院出版社

(辽)新登字 11 号

## 内 容 提 要

本书是根据《1988 年海船船长、驾驶员考试大纲》所要求的内容编写的,是高级船员适任证书考试用培训教材之一。本书主要供海船船长和驾驶员适任证书考试之用,同时,也是一本海上避碰知识方面的参考书。

本书内容包括:海上避碰规则的沿革、《1972 年国际海上避碰规则》条文与解释、雷达标绘等,并附有国际与国内的避碰规则等。

### 船 舶 避 碰

袁安平 王新华 编著

王述辰 主审

---

责任编辑:姜建军 封面设计:王 艳

---

大连海运学院出版社出版发行

(大连市凌水桥 116024)

大连海运学院出版社印刷厂印装

---

开本:787×1092 1/16 印张:11 字数:268 千

1993 年 5 月第 1 版 1993 年 5 月第 1 次印刷

印数:0001~8000 定价:8.50 元

ISBN 7-5632-0470-9/U·85

## 编 者 的 话

本书是高级船员适任证书考试用航海培训教材之一。本书是根据《1987年船员适任证书考试大纲》而编写的。在本书的撰写中,作者依据自己多年的船员考试工作经验以及不同级别考试船员的需要,在论述《规则》条文时由浅入深,力求概念清楚,理论正确,详尽易懂。

本书由袁安平主编写,王新华参加了部分编写工作。王逢辰主审。

在编写本书过程中,由于时间仓促,水平有限,不足之处在所难免,望批评指正。

编 者

1992年4月

## 前 言

根据 1988 年中华人民共和国港务监督局《海船船长、驾驶员考试大纲》的考试科目和知识要求,大连海运学院航海分院、大连海上安全监督局、大连远洋运输公司、大连轮船公司和大连海运学院出版社等企事业单位组建了高级船员适任证书考试用航海培训教材编委会,组织了有丰富教学经验和实践经验的专家编审了这套教材。

这套培训教材在编写中注意理论联系实际,具有较强的针对性;深广度适宜,具有较好的适用性与系统性。教材既有理论阐述,又有例证与思考题,既适用于海船驾驶人员考证培训,渔船、舰艇驾驶人员考证培训,又可作为驾驶员的自学读物,也可作考试发证机关的命题参考依据。

本培训教材共分为:航海学、船舶操纵、船舶货运、航海气象、航海英语[(一)、(二)]、船员职务与海运法规(上、下)、航海仪器、船艺、船舶避碰、地文航海、天文航海。

本书在编审、出版和征订工作中得到交通部安全监督局、航运企业等单位的关心和大力支持,特致谢意。

高级船员适任证书考试用航海培训教材编委会

1992 年 7 月

## 高级船员适任证书考试用航海培训教材编委会

**主任委员** 杨守仁

**副主任委员** (以姓氏笔划为序)

马文明 王国福 张维洵 宋家慧 郭禹 倪暹  
夏国忠

**委员** (以姓氏笔划为序)

王逢辰 古文贤 刘世宁 刘文勇 李新江 李锦芳  
汤树佳 郑经略 赵子骥 赵兴贤 胡正良 荆吉昌  
徐德兴 袁安平

# 目 录

§ I 国际海上避碰规则的沿革	1
§ II 《1972年国际海上避碰规则》条文与解释	3
第一章 总则	3
第二章 驾驶和航行规则	12
第三章 号灯和号型	49
第四章 声响和灯光信号	72
第五章 豁免	77
附录一 号灯和号型的位置和技术细节	78
附录二 在相互邻近处捕鱼的渔船额外信号	82
附录三 声号器具的技术细节	83
附录四 遇险信号	85
§ III 雷达标绘	86
一、速度矢量	86
二、相对运动与真运动	86
三、相对运动标绘	86
四、雷达避碰转向示意图	91
五、根据方位变化估计最近会遇距离	92
六、雷达运动图习题	92
附件一 《1988年海船船长、驾驶员考试大纲(避碰)》	98
附件二 《1972年国际海上避碰规则若干条文的统一运用指南》	111
附件三 《1972年国际海上避碰规则公约》(中英文本)	113
附件四 “International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972”	120
附件五 《中华人民共和国非机动船舶海上安全航行暂行规则》	149
附件六 《中华人民共和国内河避碰规则》	151

## § I 国际海上避碰规则的沿革

当人们为了满足某种需要,而必须到某海域的对岸时,航海就随之诞生了。随着航运事业的发展 and 船只的不断增多,船舶间的碰撞也就必然发生了。由于碰撞造成的人命、财产损失和环境污染非常大,以致人们想尽各种办法来减少碰撞,其中减少由于驾驶人员行为不当而引起船舶碰撞当然被列为最重要的课题。于是,一个约束船舶驾驶人员操纵行为的法规——海上避碰规则便逐步发展起来了。

应该说,为了解决由于船舶碰撞造成的损失而带来的索赔,是避碰规则发展的始动力,因此,最早出现的有关船舶碰撞的法规只是为了解决由于碰撞而带来的赔偿问题,即船舶碰撞后的责任分摊。之后,英国为了解决军舰之间碰撞问题,陆续制定了一些有关船舶让路和号灯方面的规定,这被认为是最早的避碰规定。

在19世纪中期,欧洲航运较发达的国家相继制定了一些有关航行和避碰方面的规定,但这些规定只适用于制定国,对其它国家则无法律效力和约束力。1840年,英法两国达成协议,颁布了包括一些航行规定的“船灯规则”。

1846年,在英国的主持下,和法国联合拟定了一个新规则,于1863年6月生效。该规则是有史以来最全面的海上避碰规则,它包括前言、号灯、雾号及驾驶和航行部分,共20条,可以说是现行海上避碰规则的原模。由于它比以前的规则全面而合理,相继被30多个国家认可,从而使海上避碰规则第一次具有了国际性。以后,英国政府又两次对该规则进行了修改,使之进一步完善。

在美国政府的倡议下,第一个讨论海上避碰规则的国际会议于1889年10月在华盛顿召开。会前,英国一个航路规则委员会起草了一个有31条内容的新规则供与会者讨论。这次会议是成功的,会议通过的规则也是成功的。遗憾的是,它没有及时在国际上生效,只有几个国家接收它,很多国家都做了保留。中国清政府也派员参加了这次会议。并在1896年宣布采用该规则,但做了只限于适用机动船的保留。

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。代表们意识到,制订一个国际性的海上避碰规则是很有必要的。会议对1889年规则做了修改和补充,最后通过了《1910年国际海上避碰规则》。该规则相继被30多个国家所接受。后经1913年和1929年两次伦敦会议的修改,并将避碰规则编入《国际海上人命安全公约》的第二附件。但以后因种种原因,上述两个修正案没有得到实施,而仍沿用1910年的规则。

1948年4月,在伦敦再次召开了国际海上人命安全会议。当时中国的国民党政府也派员参加了会议。会上制定了《1948年国际海上避碰规则》,作为会议最终认定书的第二附件,并制定了接收条件和办法。该规则于1954年1月1日生效。我国于1957年12月23日经全国人大常务委员会第48次会议决议同意接受该规则,但对我国的非机动船部分做了保留,并于1958年8月16日颁布了《中华人民共和国非机动船海上安全航行暂行规则》。

1960年,刚成立不久的“政府间海事协商组织”(简称“海协”)在伦敦召开会议,制定并颁布了《1960年国际海上避碰规则》。它于1965年9月1日起生效。我国于1973年3月恢复在



“海协”的合法席位后,于1975年6月2日起正式接受《1960年国际海上避碰规则》,对非机动船仍做了过去的保留。

1972年10月,又一次国际海上人命安全会议在伦敦召开,会议讨论通过了新的规则——《1972年国际海上避碰规则》。考虑到碰撞而带来的严重后果,会议专门签署了《1972年国际海上避碰规则公约》,“72年规则”根据公约规定的条件于1977年7月15日正式生效。我国于1980年1月7日宣布正式加入和接受该公约,并于同年4月1日零点起正式实施,对非机动船仍做了与过去同样的保留。

国际海上避碰规则自1889年第一次产生,到1972年前又经过多次修改,但总的来说变动不大,基本上保留了“1889年规则”的形式。而“1972年规则”不但内容丰富,包括范围广,而且更重要的是,以往的规则编写方式仅是为了法院更容易根据规定来判定哪一艘船应承担多大的责任,而不是帮助驾驶员进行避碰。新规则的编写方式则首先是帮助指导驾驶员避免碰撞。

“1972年规则”的第一次修正案于1981年通过,1983年6月1日生效。第二个修正案于1987年通过,1989年11月19日生效。第三个修正案于1989年通过,1991年4月19日生效。

# § II 《1972年国际海上避碰规则》条文与解释

## 《1972年国际海上避碰规则》

### 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、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、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要求的规定。

#### 条文解释

##### 1. 适用的水域和对象

《国际海上避碰规则》(以下简称《规则》)适用的水域包括两部分:一是公海;另一是连接公海而可供海船航行的一切水域。后一部分系指领海、内海以及其它与海相连接的港湾、湖泊、江河和海峡等。其中“连接”一词包含两种连接方法:一是自然连接,即自然形成的地理连接;另一是人工连接,即由人工开凿运河方法把某海区与某其它水域连接起来。自然连接适用规则,而人工连接则由其主管国家制定的地方规则进行管理。

《规则》适用的对象是在公海和连接公海而可供海船航行的一切水域的一切船舶。《规则》中“船舶”的概念与一般理解有所不同,按照第三条第1款的定义:“船舶指用作或者能够用作水上运输工具的各类水上船筏,包括非排水船舶和水上飞机”。由此可见,钻井船、军舰也算船舶,适用于《规则》。但对潜水艇来说,只有当它浮于水面上时才适用。虽然要求潜艇应将其活动水域以通告形式发布,但由于这一要求与军事活动的保密性发生矛盾,因此,实际上存在着

不被告知的潜艇活动水域。

有些国家在批准、接受、认可或加入规则公约时采取某些保留,限制《规则》在某些国家内的适用范围。例如,我国在1957年12月23日全国人民代表大会常务委员会第48次会议上决定接受1948年的《规则》时,作了如下保留:“属于中华人民共和国的非机动船舶不受海上避碰规则的约束。”我国在1980年1月5日决定认可1972年的“规则公约”时,对我国的非机动船舶仍作了和过去相同的保留。此外,许多国家在加入“规则公约”的同时,由国家制定相应的国内法来实施该公约。

## 2. 特殊规定

《规则》第一条第2款允许有关主管机关对连接公海而可供海船航行的任何港外锚地、港口、江河、湖泊或内陆水道制定特殊规定〔常称为地方规则(Local Rule)〕。这些规定可能是港章,也可能是水道避碰规则等。船舶航经这些水域时,必须遵守这些规定,如果地方规则与《规则》有矛盾时,首先适用的是地方规则。海上交通运输是国际性的,为减少由于两种规则的不统一而在驾驶员意识或行为上可能引起的混乱,或产生混淆而不利于安全,《规则》要求这些地方规则应尽可能符合《规则》的各条规定。

一般地说,存在地方规则的水域属于某个国家主权管辖的范围之内。但港外锚地例外,它是指全部位于领海之内,或部分位于领海之内,或全部位于领海之外的通常用于船舶装卸和锚泊的水域。

各主管机关对其所管辖的水域制定的规定大致可分为两种:一种是与《规则》并存的条文。各主管机关考虑到所管辖水域的某些特点和《规则》的原则性,而针对这些特点和《规则》未尽事宜作出了较之《规则》更为详尽的规定。例如《黄埔港船舶安全航行规定》第三条“本规定未尽事宜,应依照现行《国际海上避碰规则》和我国有关规定办理。”因此,就此类规定与《规则》的关系而言,后者可看做是前者的补充。如果两者不一致而发生冲突时,前者比后者优先适用;另一种是某主管机关制定的条文是航行在所管辖水域的船舶应遵守的唯一规定,运河就属于这类水域。

## 3. 额外的队形灯、信号灯、号型或笛号

《规则》第三、四章关于对号灯、号型、声响和灯光信号的规定,以及附录二关于相互邻近处捕鱼的渔船额外信号的规定都是为船舶避碰提供识别的手段。但由于军舰与受其护航的船舶或船队之间、各船队之间、结队从事捕鱼的各船之间也需要采用灯光和声响信号作为近距离通信和相互识别的手段,因此《规则》允许各国政府为其制订额外的队形灯、信号灯、号型或笛号(渔船不包括笛号),但尽可能不致被误认为《规则》其它条款包括附录中所规定的任何号灯、号型或信号,也就是说,要求各国政府所制定的规定较之《规则》应具有足够的特性,又不致与《规则》相混淆,以利于驾驶员识别。

## 4. 采用分道通航制的权力

国际海事组织有权采纳分道通航制。《规则》第十条的规定适用于已采纳的分道通航制。对各国政府制定的、海事组织尚未采纳的分道通航制,各国政府应将该制度向航海人员公布,并保证在海图上或航海出版物上清楚地表现出该制度采用什么规则。

已采纳的分道通航制将在《船舶定线制》一书中刊出。新采纳的分道通航制将以航海通告的形式公布。

## 5. 具有特殊构造或用途的船舶的号灯或号型。

该款所指的某种特殊构造或用途的船舶主要是指军舰及其它军用船舶,也包括新型水动力船舶,如水翼船和气垫船,或某些专用船舶等。它们由于某特殊功能的需要而在船舶构造上与常规船舶差别较大,不可能完全遵守《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。例如,航空母舰的桅灯偏离船的首尾中心线,桅灯水平间距也比《规则》规定的要小;两盏舷灯也都偏向某一舷侧;其锚灯可用4盏,分别设在左右首尾舷,可见光弧不少于180°。长度超过50m的许多军舰,都无法装设第二盏桅灯。潜艇通常有两盏桅灯,但前桅灯往往低于舷灯。有些潜艇在后桅灯上方2m处还装有一盏琥珀色闪光灯。总之,这类船舶可以遵守其政府为之另行确定的规定,但各国政府应充分注意到使这些专门规定应尽可能符合《规则》的要求。

在1987年修正案中,修正了原1972年《规则》中该款的部分含糊词句,使其内容进一步明确。就其本义来说,两者没有很大区别。

## 第二条

### 责 任

1. 本规则各条并不免除任何船舶或其所有人、船长或船员由于对遵守本规则各条的任何疏忽,或者对海员通常做法或当时特殊情况可能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各条规定时,应当适当考虑到,为避免紧迫危险而须背离本规则各条规定的一切航行和碰撞的危险,以及任何特殊情况,其中包括当事船舶条件限制在内。

### 条文解释

本条是《规则》总则中的条款,它适用于任何情况下船舶间的避让,并与《规则》其它条款同时适用。

#### 1. 严格遵守与通常做法

本款的目的是督促海员严格遵守《规则》的各条规定,并加强戒备和充分注意运用良好船艺。要求船舶所有人、船长或船员对《规则》各条的规定不仅要执行,而且必须执行得正确,不得有任何疏忽,否则就要对由此而产生的任何后果负责。由于本《规则》不可能订得很详细,在整个船舶航行及避让过程中许多细节要根据海员通常做法去做,缺乏海员通常做法的戒备,就是违背《规则》。同样道理,在特殊情况下,海员应当有的戒备也是《规则》所要求的。缺乏对当时特殊情况下可能要求的任何戒备就是违背《规则》。

《国际海上避碰规则》旨在规范海上船舶间的避碰行为,并当船舶发生碰撞事故后作判定责任的法律依据。从这个角度上讲,《规则》应该涉及海上任何船舶间的避碰行动。但由于两艘船舶间的会遇形势和避碰行动方式极其复杂,加上更为复杂的客观环境的影响,要把船舶间避让的任何情况都罗列出来,并制定出不同情况下船舶的避让规则是不可能的,所以,它只能给出比较典型情况下的行动规则。这就需要制定一个条款,它能将《规则》没有提到的情况都包括进去,纳入《规则》所管辖的范围内,本款的制定就是为了这个目的。

人类的航海历史比较悠久了,在具体的航海避碰行为中,航海者们已形成了一系列完整的戒备做法,例如,航经复杂水域、船舶密度较大时应派了头等等,这就是海员通常做法所要求的

戒备。它包括的范围很广,不仅包括船舶航行避让中对各种可能出现的情况应有的戒备,还包括避让行为中的良好技艺(即良好船艺)。《规则》将海员通常做法或对当时特殊情况可能要求的任何戒备法定化,使得《规则》更为严谨,以致能涉及到任何船舶间的避让行为。

## 2. 背离

在执行和遵守《规则》时,我们应记住这样一个宗旨:制定《国际海上避碰规则》的目的是为了避免船舶发生碰撞事故。如果在某一特殊情况下继续遵守《规则》就要导致碰撞,则我们就必须背离《规则》来避免碰撞。

背离《规则》不是任意的,我们知道,《国际海上避碰规则》是强制性的法律规定,对《规则》的遵守不仅要认真谨慎,还要严格。仅当为避免紧迫危险时,才能背离《规则》。换句话说,避免紧迫危险是背离《规则》的必要条件。如果一船能清楚地意识到继续遵守《规则》就将导致碰撞,而背离《规则》就可以避免碰撞,则她就可以背离《规则》,也必须背离《规则》。一般认为,背离《规则》应满足下列三个条件:

(1)危险是确定存在的,而不是臆断或虚构的。

如果一船仅仅是由于担心对方船不遵守《规则》而自己背离了《规则》,这种背离是不符合规定的。

(2)危险必须是紧迫的。当船舶面临着非常危险的境地,就需要刻不容缓地采取行动,即使是与《规则》相反的行动,以避免碰撞。

(3)背离是合理的,不背离反而不利于避免碰撞或者损失更为严重。

对背离《规则》的条件,长期以来一直存在着不同观点。一种是:有必要避免紧迫危险时即可背离《规则》,无须证明当时情况是否属于特殊情况。另一种是:只有构成特殊情况并且有必要避免紧迫危险时才可背离《规则》。虽然上述两种看法有所不同,但也有共同之处,这就是背离的条件中必须有“避免紧迫危险”和“必要的”这两个成份。而上述背离《规则》的三个条件也完全符合这个共同之处的精神。

“特殊情况”一词目前尚无统一的解释,一般认为按通常情况下的戒备不足以应付的,或当时的情况不多见,或《规则》没有涉及或规定的情况。本条1款和2款都出现了“特殊情况”一词,在英文原版的条文中亦采用了同样的词。两者是否有差异?从词义上理解,两者没有差异。但在1款中是用在要求船员对可能出现的特殊情况应具有戒备,而2款中是用在特殊情况已经出现并将导致紧迫危险。因此从应用的角度上讲,后者比前者严谨。换句话说,需要戒备的特殊情况比那些证明背离《规则》是正当的特殊情况含义要广。由于2款出现的“特殊情况”是船舶采取具体避碰行动的条件,所以显得更为重要,争议也较大。在美国,颇具权威的《佛惠氏航路规则》一书,将可以背离《规则》的特殊情况分为五种:

(1)极端情况。若两艘船相互驶近到除非两船都采取避碰行为,否则碰撞不可避免的情况。如果一船遵守《规则》将会导致碰撞也被包括在极端情况中。例如当一船沿狭水道靠本船右舷一侧行驶时,发现前方一艘没有按规定行驶在该船靠右舷一侧,而是行驶在该船靠左舷一侧时,当两船已接近到很危险的距离时,靠本船右舷一侧行驶的船则应果断地大幅度减速、停车或向左转向,而不该一味地强调靠右航行。在将要碰撞的危急关头,各船都必须竭尽全力避免碰撞,而不管先前有什么过失或哪条船是直航船。

(2)自然条件阻碍遵守《规则》。例如,当两艘机动船对遇,而一船右舷有浅滩、暗礁等障碍物,无法向右转向时。

(3)多船会遇并构成碰撞危险。例如,一船若遵守《规则》给另一船让路,同时须遵守《规则》对第三船保向保速。这时她则应大幅度向右转向或减速停车。多船会遇在狭水道交叉口、出入口和通航分道的出入口常有发生,情况也很复杂,这就要求船舶航经此地应格外小心谨慎。

(4)《规则》未专门涉及的情况。例如,一船倒车与一正车行驶船发生危险。再例如,一船与左舷驶来的舰队、或护航中的船队发生交叉相遇并存在碰撞危险时等。

(5)两船协议背离《规则》。例如,对遇中的两船本应各自向右转向,以左对左驶过,但出于某种情况,须左转以右对右驶过。再例如,交叉相遇本应有他船在本船右舷的船舶给他船让路,但由于某种原因,须由直航船给让路船让路,等等。在运用 VHF 协助避碰时,上述情况常有发生。这种协议背离对船舶间的避碰有时确存在积极的一面。在采取经两船商定的背离行动时,应注意以下三点:

- a. 一船提出的背离《规则》的建议对另一船没有约束力,另一船可以接受其建议,也可以不接受。
- b. 如这一提议未被接受,或在这一提议被另一船接受之前,两船都必须遵守《规则》。
- c. 在这一提议被另一船接受之后,按《规则》规定的两船的权力与义务立即终止,两船都同等地受特殊情况下谨慎驾驶原则的约束。

本条中所出现的“紧迫危险”一词,目前尚没有统一解释,一般认为:当两船逼近到单凭一船的避碰行动已不能避免碰撞的局面,则是“紧迫危险”。

## 第三 条

### 一 般 定 义

除其他条文另有解释外,在本规则中:

- 1.“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,包括非排水船舶和水上飞机。
- 2.“机动船”一词,指用机器推进的任何船舶。
- 3.“帆船”一词,指任何驶帆的船舶,包括装有推进机器而不在使用者。
- 4.“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。
- 5.“水上飞机”一词,包括为能在水面操纵而设计的任何航空器。
- 6.“失去控制的船舶”一词,指由于某种异常的情况,不能按本规则各条的要求进行操纵,因而不能给他船让路的船舶。
- 7.“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船偏离所驶航向的能力严重受到限制者。

8.“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。

9.“在航”一词，指船舶不在锚泊、系岸或搁浅。

10.船舶的“长度”和“宽度”是指其总长度和最大宽度。

11.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。

12.“能见度不良”一词，指任何由于雾、霾、下雪、暴风雨、沙暴或任何其他类似原因而使能见度受到限制的情况。

### 条文解释：

本条对《规则》中某些主要用词作了定义。第三条的定义对整个《规则》普遍适用。但其中某些定义可能在《规则》其他条文中另有解释，例如，“船舶”一词是包括水上飞机的，而在第十八条第5款中“船舶”一词不包括水上飞机。所以在第三条内容前标注“除其他条文另有解释外”的词句。

#### 1. 船舶

“船舶”一词在现行《规则》中用英文“Vessel”来表示，是指不论大小和形体，只要可在水上航行并可供水上运输之用的船舶。

“~~用作或能够~~用作水上运输工具”，其中“能够用作水上运输工具”短语使《规则》适用于军舰、专业船舶等虽未用作但能够用作水上运输工具的船舶，甚至也适用于从事海上勘探的各种钻井船。

“非排水船舶”是指在航行中有时或完全不直接依靠水的浮力来支撑船体重量的船舶，如水翼船、气垫船和滑行船等。

#### 2. 机动船

从定义上看，不论使用何种动力装置，如蒸汽机、内燃机、核动力装置、电气动力装置等，只要是机器推进，就属于机动船。然而从整个《规则》看，机动船的定义并不这么简单。除机帆船外，船舶可以用机器推进而不在使用时，在航不在水上移动时仍属于机动船。另外，虽然某些船舶可用或正在用机器推进，但处于某种状态下或处于特殊作业中，则不属于机动船，而单独给予其它名词，如失控船、限于吃水船、从事捕鱼船和操纵能力受限船等。这些处于某种状态下或处于特殊作业中的船舶与机动船在号灯、号型和声号上，以及操纵能力上不尽相同。

#### 3. 帆船

“帆船”是指所有使帆的船舶，包括装有推进机器但不在使用者。在使帆的同时又使用推进器的船则不属于帆船，而属于机动船。

#### 4. 从事捕鱼的船舶

按其定义可以看出，避碰规则上的从事捕鱼的船舶和我们通常所说的“渔船”含义不一样，“渔船”一词泛指具有捕鱼功能的船舶，而从事捕鱼的船舶必须具备下列两个条件。

其一，是指正在从事捕鱼作业的船舶，若渔船在正常航行或诸如驶往鱼场或返航途中等则

不属于从事捕鱼的船舶。其二,在捕鱼作业中所使用的捕鱼工具使其操纵性能受到限制,也就是说,由于使用了诸如网具、绳钩、拖网等工具捕鱼而使它不能进行正常的避让操纵,或妨碍了其操纵能力。如果使用的渔具对它的操纵性能没有影响,如曳绳钩等,即使正在捕鱼也不属于从事捕鱼的船舶。

#### 5. 水上飞机

是指为能在水面操纵而设计的任何航空器。如能在水上起飞和降落的飞机、飞艇、水陆两用直升飞机、或能在水面操纵的航空器。

#### 6. 失去控制的船舶

失去控制的船舶并不是完全不能由驾驶人员进行操纵,而是由于某种异常情况而不能按《规则》某些规定的要求进行操纵,因而不能给他船让路。换句话说,由于存在着某种异常情况而不能给他船让路的船舶。

“某种异常情况”主要是指船舶本身的异常情况。例如主机、舵系统故障,丢失车叶或舵及帆船的帆严重损坏等。本身的异常情况也包括由外部原因引起的情况,例如碰撞而造成严重漏水,致使干舷丧失,或船舶的结构发生严重变形而无法航行等。其次某些客观原因也可能使本身正常的船舶成为失控船。如帆船在驶帆航行时突然风停,大风浪中,船舶采用卸锚用连链投入海中以首迎风漂流等。

由于“某种异常情况”是一不确定词组,所以在以往的讨论解释中争议较大,这也关系到驾驶人员在什么情况下显示失控信号是正确的具体问题。现在一般认为,“某种异常情况”指对某一特定船舶来说,当时的条件应异常得使该船既不能用转向也不能用变速给他船让路。

航海界在讨论失控船时,对下列两个以前争议较大的问题基本取得了一致的意见:

(1)在恶劣天气下或大风浪中航行,虽操纵极其困难,但不能认为是一种“异常情况”而不属于失控船。

(2)走锚中的船舶在主机未备妥之前可以显示失控信号。

#### 7. 操纵能力受到限制的船舶

这种船舶完全是由于其作业性质而使之在遵守《规则》各条避让他船时的操纵能力严重受到限制。定义中举了六种不同作业的船舶。在所列的六种船舶中,从事拖带作业而使偏离所驶航向的能力严重地受到限制的机动船应引起注意。在海上从事拖带作业的船舶很多,在江河、湖泊等内陆水道中更多,就其拖带作业而言,操纵能力受到限制是肯定的。但在大多数情况下并未严重地受到限制。例如,黄埔江中航行的“一条龙”等,因它们的偏离所驶航向的能力并未严重地受到限制,故不属于操纵能力受到限制的船舶。

随着水运事业的发展,可能出现从事某项特殊作业的船舶,虽不属所列的六种之内,但只要他的工作性质使其按《规则》要求进行操纵的能力受到严重限制时;均可作为操纵能力受到限制的船舶。所以定义用“应包括;但不限于下列船舶”一短语来说明。

#### 8. 限于吃水的船舶

IMO 海安会在第 322 号通函《1972 年国际海上避碰规则若干条文的统一运用指南》中对限于吃水的船舶作了统一解释:“决定船舶是否限于吃水的因素,不仅是水深而且还有可航水域的宽度。当决定这个问题时,还应适当考虑到小量的富余水深对船舶操纵性能和船舶偏离其所驶航向的能力的影响。一艘船舶以小量的富余水深在一个水域航行时,如果有足够的水域采取避让行动,就不能视为一艘限于吃水的船舶。”从以上的解释可以看出,船舶决定是否限于吃



水主要取决于可供操纵的水域范围而不是富余水深。当船舶在两个浅滩间驶过而无法作明显的转向,尤其是向右转向时,则显示限于吃水信号是正当的,否则即使是一艘满载的超大型船舶以小量的富余水深行驶在交通拥挤水域或分道通航制区域内,如果两侧水域可供其转向,也不能视为限于吃水船舶。有些地方当局为它所管辖的水域做出一些特殊规定,将超过某一尺度或超过规定吃水的船舶,作为限于吃水船舶对待。

另从定义上看,限于吃水船舶仅适用于机动船。

#### 9. 在航

“锚泊”是依靠锚或其他代用物直接或间接与海底系住的状态,即通常所说的锚已抓牢的状态。船舶不一定用自己的锚,有时系牢于另一锚泊船,也属于“锚泊”。

“系岸”是指用缆绳、链等将船系牢于岸上的系缆装置或代用物的状态。同样,一船系牢于另一系岸船也属于系岸。

“搁浅”则指船底与海底接触致使船舶不能移动的状态。若船底与海底接触,在风流作用下或本船主机推动下略能移动,但船底部分或大部分仍与海底接触时仍属于搁浅。一旦这种接触消失则不再属于搁浅。

从“在航”定义上看,确定一船是否在航似乎没问题,但实际并非如此。一船在同一时刻只能属于“系岸”、“锚泊”、“搁浅”和“在航”四种状态的一种,当船舶从一种状态向另一种状态过渡时的界限常常存在着争议,情况也很复杂。以下是在实际中常见的几种情况:

(1)靠泊时,第一根缆挂上系缆桩后可视为在航结束和系岸开始;

(2)离泊时,最后一根缆解脱缆桩可视为系岸结束和在航开始;

(3)抛锚时,确信锚抓牢可视为在航结束和锚泊开始;

(4)在起锚时,也存在着争议,一般认为,锚一破土拖底可视为锚泊的结束和在航的开始。但也有人认为,锚离底后才可视为锚泊的结束和在航的开始;

(5)走锚中的船舶在诸如拖锚掉头等操纵用锚均属于在航。

有一点应值得注意,从国内船员习惯做法来看,船舶不论是锚泊用锚还是操纵用锚,锚的开闭或锚球的升落,基本上以锚一抛出和锚一离底为时机。这种做法显然和《规则》的要求不尽相符。

#### 10. 船舶的“长度”和“宽度”

船舶的“长度”和“宽度”是指其总长度和最大宽度,是船籍证书上记载的尺度。

#### 11. 互见

根据定义理解:“互见”一词是指只要他船能以视觉看到本船,本船就应认为两船是在互见中,并非是按词义理解的相互看见。在一般的情况下,只要他船能以视觉见到本船,本船则应能看到他船。只有极个别的情况下不是这样,例如一船的驾驶台被低层雾遮住,该船看不见另一船,而另一船却能看到该船的桅灯。在这种情况下能看见他船的船若能充分地考虑到他船的特点,极早采取避让行动,避免两船行动不协调,是良好的船艺。

定义中“以视觉看到”是指用肉眼直接看见。至于用望远镜看到是否属于互见,目前还有争议。一般认为这种情况不属于互见,由于在两船相互驶近时,肉眼直接看见和用望远镜发现的初见距离相差极微,所以这一争议就显得不重要了。

#### 12. 能见度不良

从定义上看,“能见度不良”是指由于雾、霾、下雪、暴风雨、沙暴或任何其他类似的原因使