1972 年国际海上避碰规则

中华人民共和国港务监督局　译

人 民 交 通 出 版 社

需要全本请访问 www.ertongbook

1972 年国际海上避碰规则
中华人民共和国港务监督局　译
版式设计：崔凤莲　责任校对：杨杰
人民交通出版社出版
各地新华书店经销
（100013　北京和平里东街 10 号）
印刷厂印刷
开本：787×1092 $\frac{1}{32}$　**印张：**　　**字数：**　　**千**
1998 年 2 月　第 1 版
1998 年 2 月　第 1 版　第 1 次印刷
印数：0001—30000 **册**　**定价：**6.8 **元**
ISBN 7-114- -
·

目　　录

1972 年国际海上避碰规则公约 …… 1
1972 年国际海上避碰规则 …… 5
第一章　总则…… 5
第二章　驾驶和航行规则…… 7
第三章　号灯和号型 …… 16
第四章　声响和灯光信号 …… 25
第五章　豁免 …… 28
附录一　号灯和号型的位置和技术细节 …… 30
附录二　在相互邻近处捕鱼的渔船额外信号 …… 37
附录三　声号器具的技术细节 …… 39
附录四　遇险信号 …… 42

前　言

《1972 年国际海上避碰规则公约》(以下简称《公约》)自 1977 年 7 月 15 日生效以来,国际海事组织于 1981 年、1987 年、1989 年和 1993 年分别对《公约》进行了修正,四次修正的修正案都已陆续生效。我局及时对修正案进行了翻译、整理和印刷。

自 1973 年到我局组织翻译的《1972 年国际海上避碰规则》(以下简称《规则》)在指导船舶驾驶员避碰和有关管理机关以及司法机关处理海上交通事故的过程中起了重大的作用,而且该《规则》(中译本)确切地反映了原文的精神。但在《规则》(中译本)的教学和运用中,我们也发现该《规则》(中译本)尚存在某些需要修订之处。随着《公约》1993 年修正案的生效,我局于 1996 年初组织航海界专家对《规则》(中译本)进行了修订,并广泛向航海类院校、船舶单位和港务(航)监督等单位征求了修订意见,完成了该《规则》(中译本)的修订工作。

我局现印发新修正和修订的《公约》(包括英文原文、中文),以便我国航海界人员更好地学习和运用该《公约》。

中华人民共和国港务监督局

一九九七年十一月

1972 年国际海上避碰规则公约

各缔约方，

本着保持高度的海上安全的愿望，

注意到有必要对 1960 年国际海上人命安全会议最终议定书所附的国际海上避碰规则进行修订并使之适应新的情况，

经就该规则被认可以来的发展情况对之进行了审议，

现协议如下：

第 一 条
一 般 义 务

各缔约方保证实施本公约所附 1972 年国际海上避碰规则（以下简称“本规则”）所组成的各项条款及其他附录。

第 二 条
签署、批准、接受、认可和加入

1. 本公约保持开放到 1973 年 6 月 1 日为止供签署，此后继续开放供加入。

2. 联合国或其任何专门机构或国际原子能机构的会员国，或国际法院规约的当事方，可按照下列方式参加本公约：

(a)签署并对批准、接受或认可无保留；

(b)签署而有待批准、接受或认可，随后予以批准、接受或认可；或

(c)加入。

3. 批准、接受、认可或加入须向政府间海事协商组织（以下简称“本组织”）交存相应的文件，方为有效。本组织应将每一上述文

需要全本请访问 www.ertongbook

件的交存和交存日期通知已签署或已加入本公约的各国政府。

第 三 条
领土的适用范围

1. 联合国如系某一领土的管理当局,或任一缔约方如负责某一领土的国际关系,可随时以书面通知本组织秘书长(以下简称"秘书长"),将本公约扩大适用于该领土。

2. 本公约应自接到通知之日或通知中规定的其他日期起,扩大适用于通知中所述领土。

3. 对根据本条第 1 款所作通知中所述的任何领土,均可撤销扩大适用,经一年后或撤销时规定的更长期限后,本公约即不再适用于该领土。

4. 秘书长应将根据本条所递交的任何扩大适用或撤销扩大适用的通知,通知所有缔约方。

第 四 条
生 效

1.(a)本公约应在至少有 15 个国家参加本公约之日起 12 个月后生效,该 15 国的商船总和应不少于全世界 100 总吨及 100 总吨以上船舶的艘数或吨位的 65%。以先达到者为准。

(b)尽管有本款(a)项的规定,本公约在 1976 年 1 月 1 日之前不应生效。

2. 对于在达到本条第 1 款(a)项所规定的条件之后而在本公约生效之前按照第二条规定批准、接受、认可或加入本公约的国家,应自本公约生效之日起生效。

3. 对于在本公约生效之日以后批准、接受、认可或加入本公约的国家,应自按第二条规定交存文件之日起生效。

4. 在本公约修正案按照第六条第 4 款规定生效之日后,任何批准、接受、认可或加入,都应适用修正后的公约。

5. 本公约生效之日,本规则即代替并废除 1960 年国际海上

避碰规则。

6. 秘书长应将生效日期通知已签署或已加入本公约的各国政府。

第 五 条
修 订 会 议

1. 本组织可以召开会议修订本公约或本规则,或修订二者。

2. 经不少于三分之一的缔约方请求,本组织应召开缔约方会议,以修订本公约或本规则,或修订二者。

第 六 条
本规则的修正

1. 任一缔约方对本规则所提的任何修正案,经其请求后,应在本组织中予以审议。

2. 如该修正案经出席本组织海上安全委员会并投票的三分之二多数通过,则至少应在本组织大会对之审议前 6 个月将其通知所有缔约方和本组织会员。在大会审议修正案时,非本组织会员的任何缔约方均有权参加。

3. 如该修正案经出席大会并投票的三分之二多数通过,秘书长应将其通知所有缔约方以供接受。

4. 该项修正案应在大会通过时所决定的日期生效,除非在大会所同时确定的一个较早日期之前,有三分之一以上的缔约方通知本组织反对该修正案。本款所指经大会决定的两个日期,应由到会并投票的三分之二多数通过。

5. 任何修正案一经生效后,对于未曾对修正案提出反对的所有缔约方,即应代替并废止该修正案所涉及的任何原有的规定。

6. 秘书长应将按本条所作的任何请求和通知以及修正案的生效日期,通知所有缔约方和本组织会员。

第 七 条
退 出

1. 任何缔约方,在本公约对其生效满五年后,可随时退出本公约。

2. 退出本公约应向本组织交存相应的文件。秘书长应将所收到的退出文件及该文件的交存日期通知所有其他缔约方。

3. 退出应在交存文件一年后或该文件中规定的更长期限后生效。

第 八 条
保管和登记

1. 本公约与本规则应交存本组织保管。秘书长应将核证无误的副本分送所有已签署或已加入本公约的各国政府。

2. 当本公约生效时,秘书长应按照联合国宪章第 102 条的规定,将该文本送联合国秘书处登记并公布。

第 九 条
文 字

本公约连同本规则仅一份,用英文和法文写成。两种文本具有同等效力。另应备有俄文和西班牙文的正式译本,与签署的正本一并存放。

各国政府为此正式授权的下列具名代表(略),特签署本公约,以昭信守。

1972 年 10 月 20 日订于伦敦。

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、号型或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。

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。

第 三 条
一 般 定 义

除条文另有解释外，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，包括非排水船筏和水上飞机。

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，如果装有推进器但不在使用。

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，指由于某种异常情况，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。

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。

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，致使其驶离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。

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　四　条
适　用　范　围

本节条款适用于任何能见度的情况。

需要全本请访问 www.ertongbook

第 五 条
瞭 望

每一船在任何时候都应使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切有效手段保持正规的瞭望，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

第 六 条
安 全 航 速

每一船在任何时候都应以安全航速行驶，以便能采取适当而有效的避碰行动，并能在适合当时环境和情况的距离以内把船停住。

在决定安全航速时，考虑的因素中应包括下列各点：

1. 对所有船舶：

(1)能见度情况；

(2)通航密度，包括渔船或者任何其他船舶的密集程度；

(3)船舶的操纵性能，特别是在当时情况下的冲程和旋回性能；

(4)夜间出现的背景亮光，诸如来自岸上的灯光或本船灯光的反向散射；

(5)风、浪和流的状况以及靠近航海危险物的情况；

(6)吃水与可用水深的关系。

2. 对备有可使用的雷达的船舶，还应考虑：

(1)雷达设备的特性、效率和局限性；

(2)所选用的雷达距离标尺带来的任何限制；

(3)海况、天气和其他干扰源对雷达探测的影响；

(4)在适当距离内，雷达对小船、浮冰和其他漂浮物有探测不到的可能性；

(5)雷达探测到的船舶数目、位置和动态；

(6)当用雷达测定附近船舶或其他物体的距离时，可能对能见

度作出更确切的估计。

第 七 条
碰 撞 危 险

1. 每一船都应使用适合当时环境和情况的一切有效手段断定是否存在碰撞危险,如有任何怀疑,则应认为存在这种危险。

2. 如装有雷达设备并可使用的话,则应正确予以使用,包括远距离扫描,以便获得碰撞危险的早期警报,并对探测到的物标进行雷达标绘或与其相当的系统观察。

3. 不应当根据不充分的资料,特别是不充分的雷达观测资料作出推断。

4. 在断定是否存在碰撞危险时,考虑的因素中应包括下列各点:

(1)如果来船的罗经方位没有明显的变化,则应认为存在这种危险;

(2)即使有明显的方位变化,有时也可能存在这种危险,特别是在驶近一艘很大的船或拖带船组时,或是在近距离驶近他船时。

第 八 条
避免碰撞的行动

1. 为避免碰撞所采取的任何行动,如当时环境许可,应是积极的,应及早地进行和充分注意运用良好的船艺。

2. 为避免碰撞而作的航向和(或)航速的任何变动,如当时环境许可,应大得足以使他船用视觉或雷达观测时容易察觉到;应避免对航向和(或)航速作一连串的小变动。

3. 如有足够的水域,则单用转向可能是避免紧迫局面的最有效行动,只要这种行动是及时的、大幅度的并且不致造成另一紧迫局面。

4. 为避免与他船碰撞而采取的行动,应能导致在安全的距离

驶过。应细心查核避让行动的有效性，直到最后驶过让清他船为止。

5. 如需为避免碰撞或留有更多的时间来估计局面，船舶应当减速或者停止或倒转推进器把船停住。

6.(1)根据本规则任何规定，要求不得妨碍另一船通过或安全通过的船舶应根据当时环境的需要及早地采取行动以留出足够的水域供他船安全通过；

(2)如果在接近其他船舶致有碰撞危险时，被要求不得妨碍另一船通过或安全通过的船舶并不解除这一责任，且当采取行动时，应充分考虑到本章各条可能要求的行动；

(3)当两船相互接近致有碰撞危险时，其通过不得被妨碍的船舶仍有完全遵守本章各条规定的责任。

第 九 条
狭 水 道

1. 沿狭水道或航道行驶的船舶，只要安全可行，应尽量靠近其右舷的该水道或航道的外缘行驶。

2. 帆船或者长度小于 20 米的船舶，不应妨碍只能在狭水道或航道以内安全航行的船舶通行。

3. 从事捕鱼的船舶，不应妨碍任何其他在狭水道或航道以内航行的船舶通行。

4. 船舶不应穿越狭水道或航道，如果这种穿越会妨碍只能在这种水道或航道以内安全航行的船舶通行。后者若对穿越船的意图有怀疑时，可以使用第三十四条 4 款规定的声号；

5.(1)在狭水道或航道内，如只有在被追越船必须采取行动以允许安全通过才能追越时，则企图追越的船，应鸣放第三十四条 3 款(1)项所规定的相应声号，以表示其意图。被追越船如果同意，应鸣放第三十四条 3 款(2)项所规定的相应声号，并采取使之能安全通过的措施。如有怀疑，则可以鸣放第三十四条 4 款所规定的声号；

(2)本条并不解除追越船根据第十三条所负的义务。

6. 船舶在驶近可能有其他船舶被居间障碍物遮蔽的狭水道或航道的弯头或地段时,应特别机警和谨慎地驾驶,并应鸣放第三十四条 5 款规定的相应声号。

7. 任何船舶,如当时环境许可,都应避免在狭水道内锚泊。

第 十 条
分道通航制

1. 本条适用于本组织采纳的分道通航制,但并不解除任何船舶遵守任何其他各条规定的责任。

2. 使用分道通航制区域的船舶应:

(1)在相应的通航分道内顺着该分道的船舶总流向行驶;

(2)尽可能让开通航分隔线或分隔带;

(3)通常在通航分道的端部驶进或驶出,但从分道的任何一侧驶进或驶出时,应与分道的船舶总流向形成尽可能小的角度。

3. 船舶应尽可能避免穿越通航分道,但如不得不穿越时,应尽可能用与分道的船舶总流向成直角的船首向穿越。

4.(1)当船舶可安全使用邻近分道通航制区域中相应通航分道时,不应使用沿岸通航带。但长度小于 20m 的船舶、帆船和从事捕鱼的船舶可使用沿岸通航带。

(2)尽管有本条 4(1)规定,当船舶抵离位于沿岸通航带中的港口、近岸设施或建筑物、引航站或任何其他地方或为避免紧迫危险时,可使用沿岸通航带。

5. 除穿越船或者驶进或驶出通航分道的船舶外,船舶通常不应进入分隔带或穿越分隔线,除非:

(1)在紧急情况下避免紧迫危险;

(2)在分隔带内从事捕鱼。

6. 船舶在分道通航制区域端部附近行驶时,应特别谨慎。

7. 船舶应尽可能避免在分道通航制区域内或其端部附近锚泊。

8. 不使用分道通航制区域的船舶,应尽可能远离该区。

9. 从事捕鱼的船舶,不应妨碍按通航分道行驶的任何船舶的通行。

10. 帆船或长度小于 20m 的船舶,不应妨碍按通航分道行驶的机动船的安全通行。

11. 操纵能力受到限制的船舶,当在分道通航制区域内从事维护航行安全的作业时,在执行该作业所必需的限度内,免受本条规定的约束。

12. 操纵能力受到限制的船舶,当在分道通航制区域内从事敷设、维修或起捞海底电缆时,在执行该作业所必需的限度内,免受本条规定的约束。

第二节　船舶在互见中的行动规则

第十一条
适用范围

本节条款适用于互见中的船舶。

第十二条
帆　船

1. 两艘帆船相互驶近致有构成碰撞危险时,其中一船应按下列规定给他船让路:

(1)两船在不同舷受风时,左舷受风的船应给他船让路;

(2)两船在同舷受风时,上风船应给下风船让路;

(3)如左舷受风的船看到在上风的船而不能断定究竟该船是左舷受风还是右舷受风,则应给该船让路。

2. 就本条规定而言,船舶的受风舷侧应认为是主帆被吹向的一舷的对面舷侧;对于方帆船,则应认为是最大纵帆被吹向的一舷的对面舷侧。

第十三条
追　越

1. 不论第二章第一节和第二节的各条规定如何，任何船舶在追越任何他船时，均应给被追越船让路。

2. 一船正从他船正横后大于22.5度的某一方向赶上他船时，即该船对其所追越的船所处的位置，在夜间只能看见被追越船的尾灯而不能看见它的任一舷灯时，应认为是在追越中。

3. 当一船对其是否在追越他船有任何怀疑时，该船应假定是在追越，并应采取相应行动。

4. 随后两船间方位的任何改变，都不应把追越船作为本规则条款含义中所指的交叉相遇船，或者免除其让开被追越船的责任，直到最后驶过让清为止。

第十四条
对遇局面

1. 当两艘机动船在相反的或接近相反的航向上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。

2. 当一船看见他船在正前方或接近正前方，并且，在夜间能看见他船的前后桅灯成一直线或接近一直线和（或）两盏舷灯；在白天能看到他船的上述相应形态时，则应认为存在这样的局面。

3. 当一船对是否存在这样的局面有任何怀疑时，该船应假定确实存在这种局面，并应采取相应的行动。

第十五条
交叉相遇局面

当两艘机动船交叉相遇致有构成碰撞危险时，有他船在本船右舷的船舶应给他船让路，如当时环境许可，还应避免横越他船的前方。

需要全本请访问 www.ertongbook