



# 认真执行通航分隔制

## TO EXECUTE TRAFFIC SEPARATION SCHEME IN REAL EARNEST

翟国环

Zhai Guo-huan

(上海水产大学, 200090)

(Shanghai Fisheries University, 200090)

**关键词** 通航分隔制, 船舶, 违章

**KEYWORDS** traffic separation scheme, vessel, violating rules and regulations

迄今,在全世界建立通航分隔制的海域和水道已有一百几十处,被国际海协采纳的约三分之二。通航分隔制被纳入1972年《国际避碰规则》第二章第十条以后,由推荐性遵循时期变为强制执行阶段。进入通航分道的船舶均应遵守“通航分隔制”的规定行动,否则就是违章(violating rules and regulations),就应承担相应的法律责任。为确保分隔制的实施,许多国家制定了严厉的措施。如英、法、阿曼、苏丹、澳大利亚、新加坡等国,将违章船长提交法院,据其情节罚款乃至吊销船长证书,或承担刑事责任、赔偿经济损失等处罚;对非本国注册船舶,则通过外交途径将违章事实及情节照会各船旗国政府有关部门处理,并定期将违章案例报国际海协,由国际海协通报各国。新加坡政府曾在一年里吊销7名违反新加坡海峡分隔制规定的船长证书。对一名违反新加坡海峡分隔制规定导致搁浅、污染事故的外国船长,实施了今后不准其航行于新加坡水域的严厉制裁。尽管如此,由于种种原因,违章事件仍屡有发生,碰撞事故依然存在。如一艘行驶在多佛尔西南分道的希腊船与一艘欲穿越分道去鹿特丹的利比亚船相遇,“利”船以红灯出现在“希”船右前方。两船各持己见,互不相让,直至半海里左右才采取紧急避让,两船碰撞导致“利”船沉没;又如我国一艘行驶在多佛尔东北向分道去汉堡的货船与一艘穿越分道去英国的法国大客轮在加莱附近相遇,发生与上例性质完全相同的局面,在千钧一发之际,两船紧急避让虽未酿成大祸,但两船交叉距离仅百米左右。有些国家对我国航行在远洋的船舶(vessel)违反分隔制的事件反映较大,曾扬言要在海协会议上散发。1980年我国已承认1972年《国际避碰规则》,为维护国家声誉,确保航行安全,我们必须严肃对待这个问题。

80年代末,我国始在黄海、渤海、长江口等处试行“分道通航”,图1为黄海中南部“分道通航”的情况。我国“分道通航”的有关情况尚未得到国际海协的承认,处于试行阶段。目前,我国已有几百艘远洋渔船分赴世界各海区作业,多数驾驶员对世界范围的“通航分隔制”尚不十分了解,对如何运用“规则”正确处置分隔制水域及其附近所遇到的问题不够明确。由此本文对“通航分隔制”做如下探讨。

# 1 通航分隔制的形式和特征

## 1.1 主要形式(如图2示)

## 1.2 主要特征

在相反方向上各有一条按国际海协“通航分隔制设计标准”规划的供通航船流使用的分道(如图2示);将相反方向的通航分道分隔开的分隔线(图2中1)或分隔带(图2中2),按规划好的通航分道宽度,在分隔带(线)的两侧明确划定通航分道的外界限(如图2中3);通航分道内船流应遵循的总方向(如图2中4);在通航分隔制附近设置雷达监控和无线电通讯系统,监控分隔制水域。多佛尔海峡“通航分隔制”实际设置情况见图3。

# 2 问题与原因

尽管“通航分隔制”纳入了《国际避碰规则》,执行过程中违章事件仍未杜绝,碰撞事故依然威胁着船舶的安全,经常出现的问题有:不按分道船流总方向行驶;在分隔带(线)上航行;没采取与通航船流总方向成直角穿越;随意行驶在沿岸通航区。

产生原因:在思想上认识不够,没把“通航分隔制”提高到国际法规高度认识,马虎从事;对规则含义以及有关技术细节不够了解;没有配备最新的航海资料;航行中没与监控系统保持联系。

# 3 对“通航分隔制”有关规定的讨论

(1)“顺着通航分道的船舶总流向行驶”[中华人民共和国港务监督局,1990]规定在分道内均以箭头标示了船流方向,在每条分道内只允许单向行驶,因此航船应按所去的方向选择相应的分道,以箭头方向行驶便形成单向通航。

(2)“在通航分道的端部进出”[中华人民共和国港务监督局,1990]。为保持分道内的船流通畅有序,要求船舶在分道的端部进出,但有时,分道中间地段港口船舶进入分道或因特殊原因分道内的船舶驶离分道不能从端部进出,只能从边侧进(出),从边侧进(出)时,应取小角度切入(出)。这样做可使切入船有较充分的了望余地;通航船流不致受阻产生混乱。

(3)“尽可能与分道船流总方向成直角穿越”[中华人民共和国港务监督局,1990]。穿越分道,必然使船流受干扰,处置不当,极易出现紧迫危险导致碰撞。但分隔制两侧港口往来船舶以及分道内船舶因正当理由需进入沿岸通航区时,必须穿越分道,因此条文中使用了“尽可能避免穿越”,“不得不穿越时,尽可能与分道船流总方向成直角穿越。”直角穿越横距短,用时少,行动意图易被察觉。所以穿越时的角度不能任取,应以最接近90°的角度穿越。

(4)沿岸航区。沿岸通航区是指通航分道外界限至邻近海岸间的区域。主要供沿岸区间船舶航行使用,航向具有随意性。凡出发(目的)港不在沿岸通航区或没有正当理由的分道内行驶的船舶不应进入沿岸通航区。

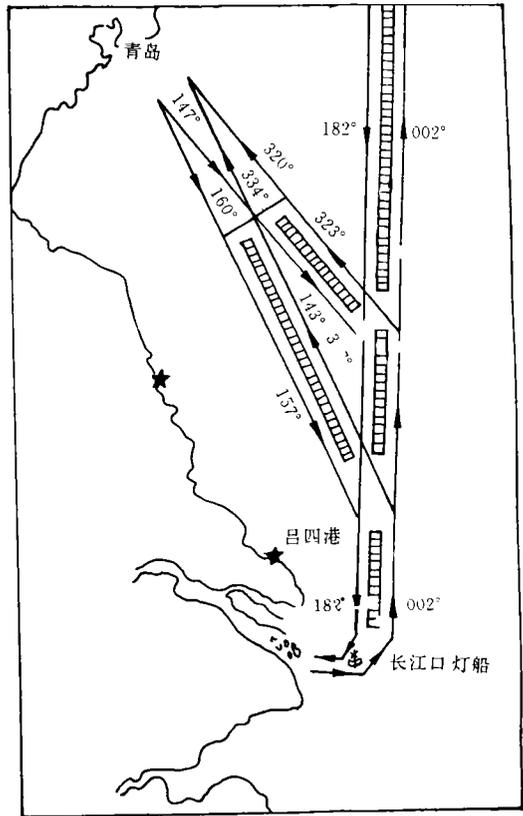


图1 黄海中南部分道通航示意图(据文献[4])

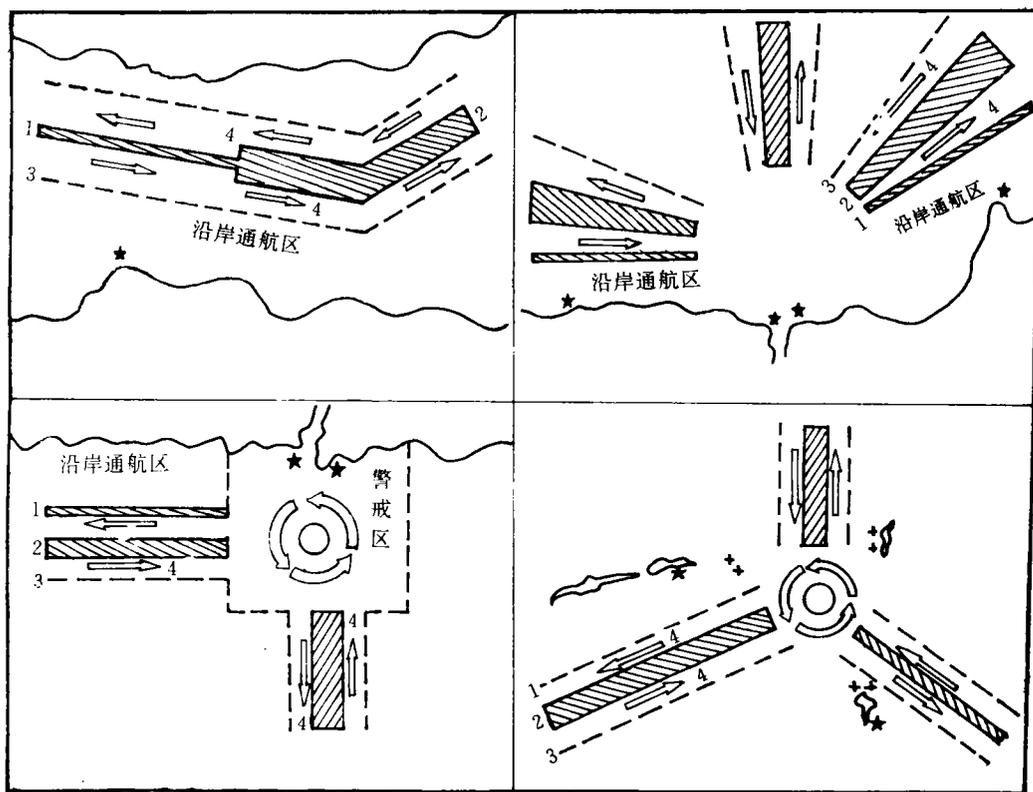


图2 通航分隔制的主要形式(据文献[3])

1. 分隔线; 2. 分隔带; 3. 外界限; 4. 船流方向

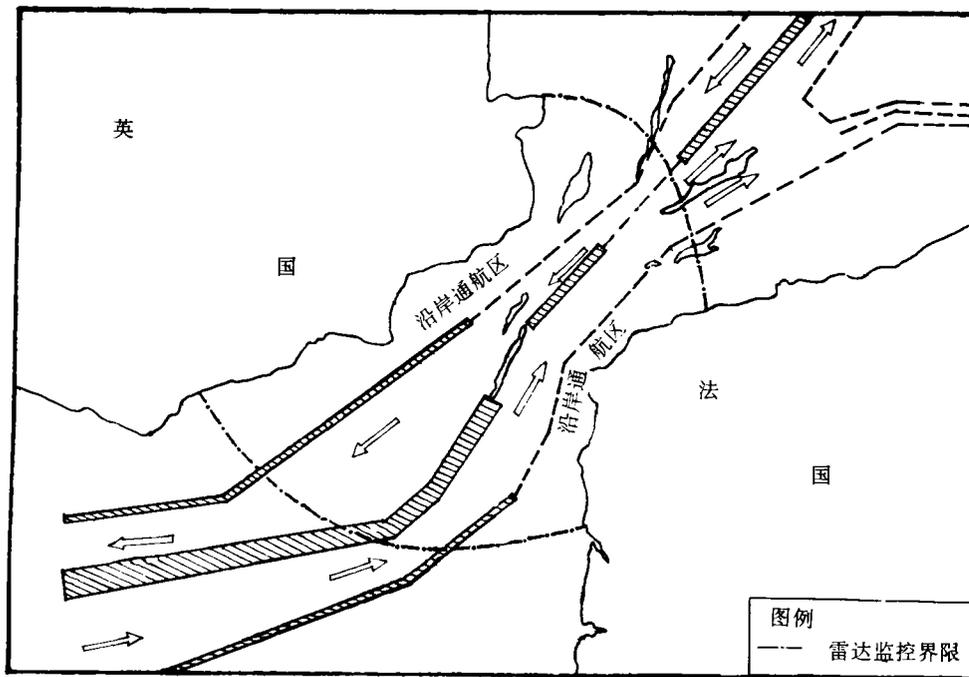


图3 多佛尔海峡通航分隔制示意图(据文献[4])

(5)端部附近行驶应“特别谨慎”[中华人民共和国港务监督局,1990]。分隔制的端部是船流集散区,常构成交叉、对遇局面,是事故的多发地。因此条文中告诫航船要“特别谨慎”。旨在明示航船在该区域应加倍警惕,不能大意,应采用“安全航速”、“加强了望”、“谨慎驾驶”措施航行。

(6)在分隔制区域或端部附近锚泊,妨碍正常航行,船流受阻,增加风险。没正常理由,不能随意在这些区域锚泊。

(7)分隔带(线)是分隔制的核心,为避免混乱,在设计分隔制时,一般不采用灯浮标,而采用规定的带(线)的形式。通航船舶应“尽可能让开分隔带(线)”[中华人民共和国港务监督局,1990]。除“穿越”、“在紧急情况下避免紧迫危险”外,航船不能侵入。“在紧急情况下避免紧迫危险”是指在分道内船舶间发生碰撞紧迫局面时,如不进入分隔带,就无法避免碰撞的情况下进入分隔带才是合理的,否则贸然进入便被视为违章。

结论:①牢记分隔制的宗旨——分隔。②行动准则。即,顺着分隔船流总方向行驶;让开分隔带(线);从端部进(出),不得已时,以小角度切入(出)。③保证措施。直角穿越;过境船不应随意使用沿岸通航区;在端部及其附近应特别谨慎;避免在分道内及端部附近锚泊;除穿越、紧急情况下避免紧迫危险,通航船不得进入分隔带(线)。

## 4 应注意的问题

### 4.1 区分国际海协采纳的与地方性分隔制

1972年《规则》第二章第十条仅适用于“海协”采纳的分隔制,不一定适用地方分隔制。因此在出航前应查阅有关资料,弄清分隔制的性质和通航方法(“海协”出版的《船舶定线》刊出了海协采用的全部通航分隔制的资料;英版周版通告中刊出了增设、修改和补充的分隔制的资料)。

### 4.2 保持与监控系统的联系

在分隔制区域航行,应开启(VHF)守听,获得监控站的通报,及时发现并纠正违章。有正当理由需要背离规则时,及时联系得到谅解。

### 4.3 注意“YG”信号

YG信号含义:你船如未遵守通航分隔制《国际信号规则》第Ⅵ部分(文献[1])。当收到该电讯或灯光讯号时,应马上检查本船是否违章。若信号不断发来,又查无误,很可能分隔制已变化,你船并未掌握变化的情况,应及时查明原因并改正。

### 4.4 资料配备

应配备最新的航海资料,及时索取航海通告并改正海图。

### 4.5 克服片面性

船舶在通航分隔制区域相遇,如何正确处理船舶间的避让关系,应引起注意。正如本文开头已述的两例,由于按分道船流总方向行驶的船舶对避碰规则的片面理解,导致紧迫危险以致碰撞沉没。这种片面性在国内、国外驾驶员中都有,教训深刻。“通航分隔制”不能超越“避碰规则”,在分隔制水域与其它水域一样,均应以《避碰规则》有关避碰条款为准则,处理并摆脱危险局面。

## 参 考 文 献

- [1] 1984年《国际信号规则》第Ⅵ部分。
- [2] 中华人民共和国港务监督局,1990.1972年国际海上避碰规则(1987年修订本),13—14。
- [3] 乐美龙、林焕章,1993.航海,360—366.中国科学技术出版社(京)。
- [4] 李景森、王逢辰,1983.海上船舶避碰,附录二.人民交通出版社(京)。