

让路船与直航船



第十七条 直航船的行动

1. (1) 两船中的一船应给另一船让路时，另一船应保持航向和航速。
(2) 然而，当保持航向和航速的船一经发觉规定的让路船显然没有遵照本规则条款采取适当行动时，该船即可独自采取操纵行动，以避免碰撞。
2. 当规定保持航向和航速的船，发觉本船不论由于何种原因逼近到单凭让路船的行动不能避免碰撞时，也应采取最有助于避碰的行动。
3. 在交叉相遇的局面下，机动船按照本条1款(2)项采取行动以避免与另一艘机动船碰撞时，如当时环境许可，不应对在本船左舷的船采取向左转向。
4. 本条并不解除让路船的让路义务。



- 直航船的行动依据：
- 遵守17条 规定；
- 还应遵守第8条 规定；
- 直航船义务不限于“保速保向”，应查核让路船避让行动的有效性。



- **第一阶段：保向保速**

- 含义：保持原来的航向和航速，避免采取不协调的避碰行动
- 适用时机：
 - 碰撞危险（追越局面除外）形成初期；
 - 如果让路船已按规则要求采取行动，直航船履行保向保速的义务不被解除；



- 正当的航速或航向的改变
 - 尽管有保向保速的义务，直航船并不一定非得保持同一罗经航向或同一主机转速，某些情况下，直航船所作的航速或航向的改变是当时航海操纵所需要的，且能让路船所理解时，认为是“正当的”，如：
 - 直航船在到达转向点附近改向，且与让路船的避让行动相互协调；
 - 沿弯曲水道的转向；
 - 驶往锚地的过程中准备抛锚而采取减速措施；
 - 到达港口前为了安全进港而减速；
 - 接送引水所做的航向航速的调整；

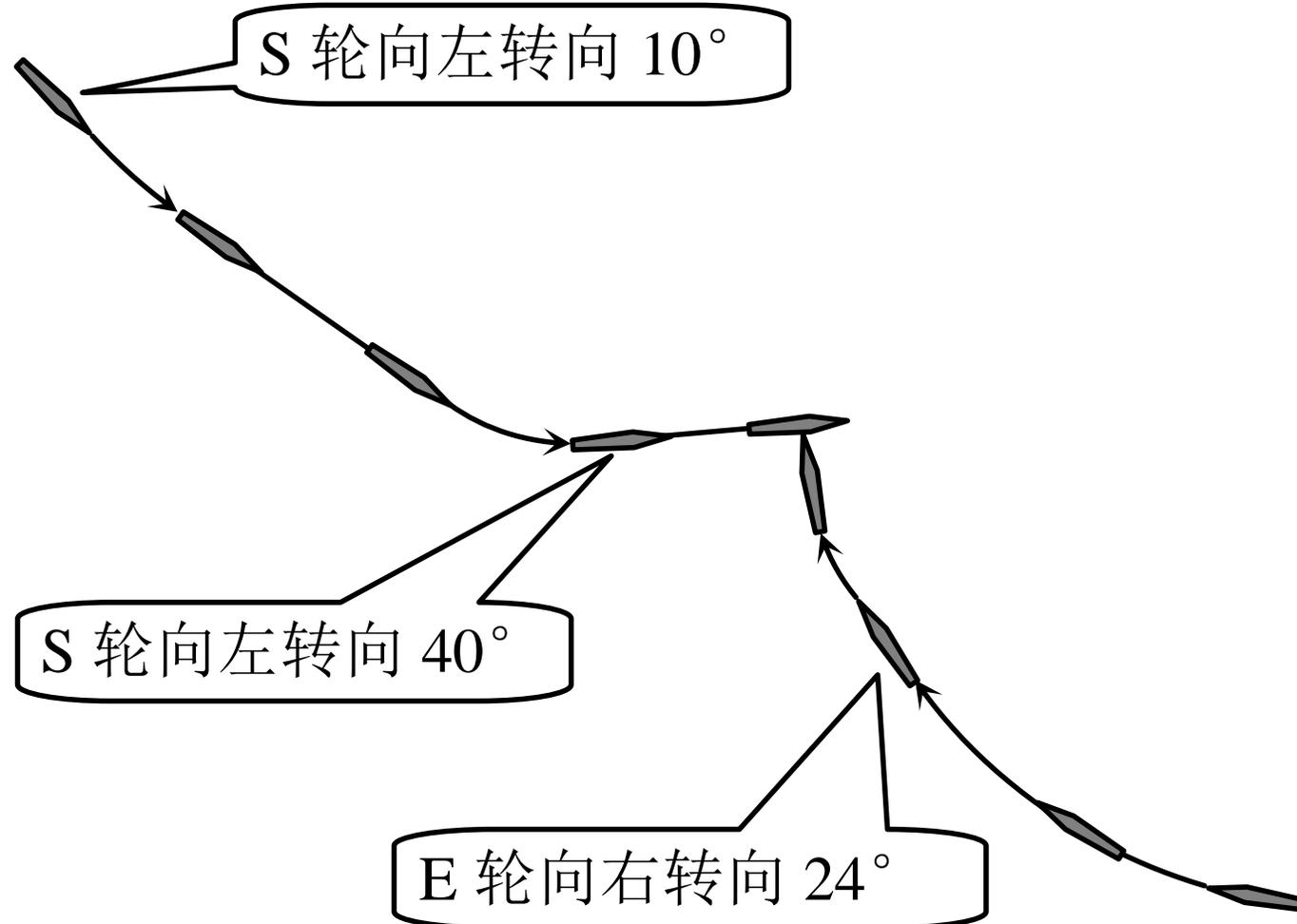


直航船的行动

- 案例分析:
- 1972年Estrella轮（以下简称E轮）与Setubal轮（以下简称S轮）在Cape St. Vincent附近碰撞
- 碰撞前7分钟，S轮以12.5kn、 135° 航向错误的驶在北向分道上，E轮在S轮的左船首约3海里，显示绿舷灯，属交叉相遇局面。S轮向左转向 10° ，此时E轮已见到S轮航行灯，并用 15° 舵角逐渐右转；
- 碰撞前2.5分钟，S轮进一步左转 40° ，航向 85° ，而E轮在碰撞前2分钟右转了 24° ；
- 碰撞前0.5~1分钟，E轮发现S轮左转且碰撞已不可避免时，采取左满舵，最后两轮以直角全速相撞，S轮沉没。



直航船的行动





直航船的行动

- Brandon法官审理此案时认为：
 - 碰撞的主要原因在于S轮未保向保速（尽管其违反分道通航制，但不是引起碰撞的过失），而采取了两次向左转向，判定其承担5/8的责任。





直航船的行动

- **第二阶段：独自采取避让行动**
 - 当让路船显然没有遵照本规则条款采取适当行动时，直航船可独自采取避碰行动（交叉相遇局面应避免向左转向），即解除直航船保向保速的义务。



- 独自行动的时机：
 - 让路船显然没有遵照本规则条款采取适当行动时（规则原文）；
 - 单凭让路船的行动已经不能在安全距离驶过时（根据第8条4款规定推出，即让路船应采取行动应能导致在安全距离驶过）；
 - 紧迫局面已经或正在形成
 - （根据紧迫局面的含义推出，单凭让路船的行动已经不能在安全距离驶过应理解为让路船未按规则要求采取行动避免紧迫局面——在安全距离驶过）一般认为，在海上形成紧迫局面的两船距离大约为：2~3海里时。





直航船的行动

- 独自行动的原则：
 - 应鸣放“五短声”怀疑警告声号；
 - 不应与让路船的行动冲突；
 - 交叉相遇局面禁止向左转向。





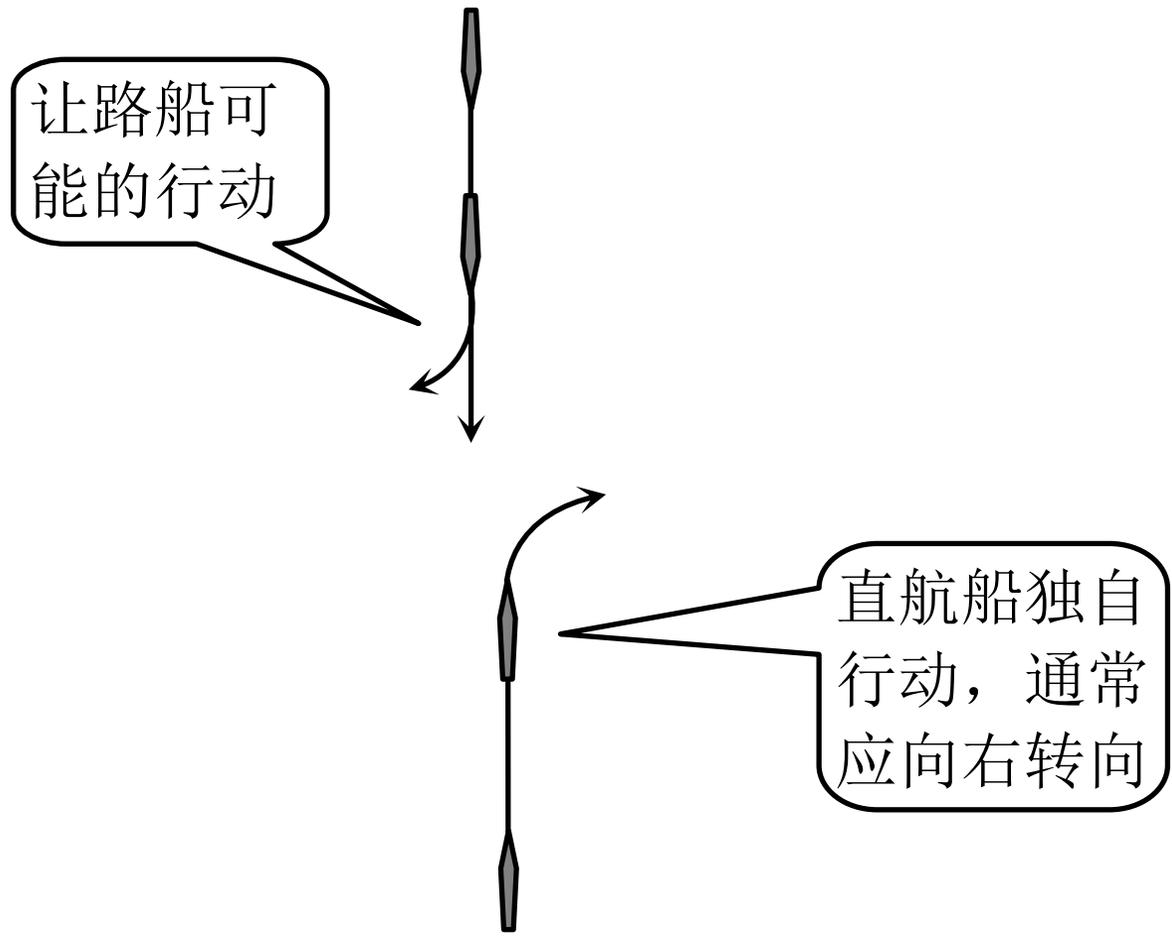
直航船的行动

- 通常情况下，直航船采取远离让路船并使两船接近速度减慢的措施是可取的：
 - 对大角度交叉的来船以及追越船采取背着她转向；
 - 对于航向接近相反的船舶，采取向右转向从他船左舷通过也是可取的措施。





直航船的行动



- **第三阶段：应采取最有助于避碰行动**
 - 时机：
 - 当两船不论由于何种原因逼近到单凭让路船的行动已经不能避免碰撞时；规则原文)
 - **紧迫危险**已经或正在**形成**（根据紧迫危险的含义推出，单凭让路船的行动已经**不能避免碰撞**可理解为存在**紧迫危险**）；





直航船的行动

- 根据紧迫危险的含义，直航船已不能再拖延等待而应立即采取行动，此时可能单凭让路船的行动已经不能避免碰撞；
- 或即使单凭让路船的行动仍然可以避免碰撞，但局面的进一步发展则使直航船无法采取行动避免碰撞。
- 这种情况实际上并不少见，尤其是在限制水域中，大型船舶与小船的会遇过程中，以及慢速船与高速船的会遇中。





直航船的行动

- 在让路船在操纵能力方面劣于直航船时，直航船应考虑在让路船无法避免碰撞时（而不应当等到紧迫危险的局面）采取行动避让，以免延误时机。
- 而在让路船在操纵能力方面优于直航船时，即使让路船舶仍然有可能采取措施避免碰撞，直航船也应当考虑不应等到自己无法采取行动避免碰撞（而只能依赖于让路船的行动），以免延误时机，使自己陷入被动的局面。





直航船的行动

- 应采取最有助于避碰行动
 - 意味着直航船可以背离本规则有关规定采取行动；
 - 但只要当时环境许可，仍应执行本规则有关规定；
 - 直航船应采取最有助于避碰的行动，应终止“保向保速”。





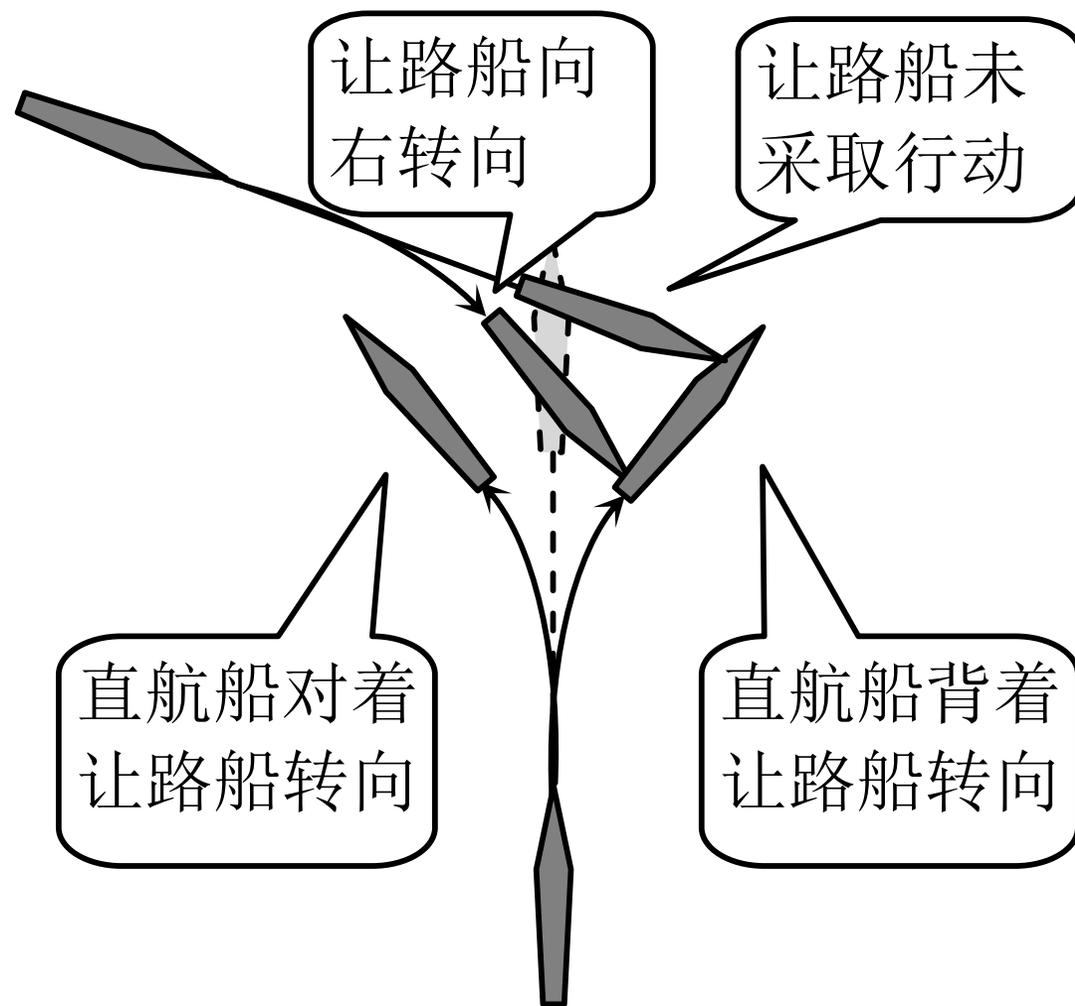
直航船的行动

- 通常情况下，如果直航船在碰撞前未及时采取减速或把船停住的措施（如果这种措施可能避免碰撞），在法庭审理中往往被判有过失。
- 但实际上，直航船如果采取减速措施，包括在独自采取避让行动时，可能与让路船欲从其船尾通过的行动相抵触。
- 在两船距离很近的情况下，如果采取转向措施来避免碰撞，对着来船转向可能比背着来船转向更可取。
- 但船舶通常不应等到接近到这种距离时采取行动。



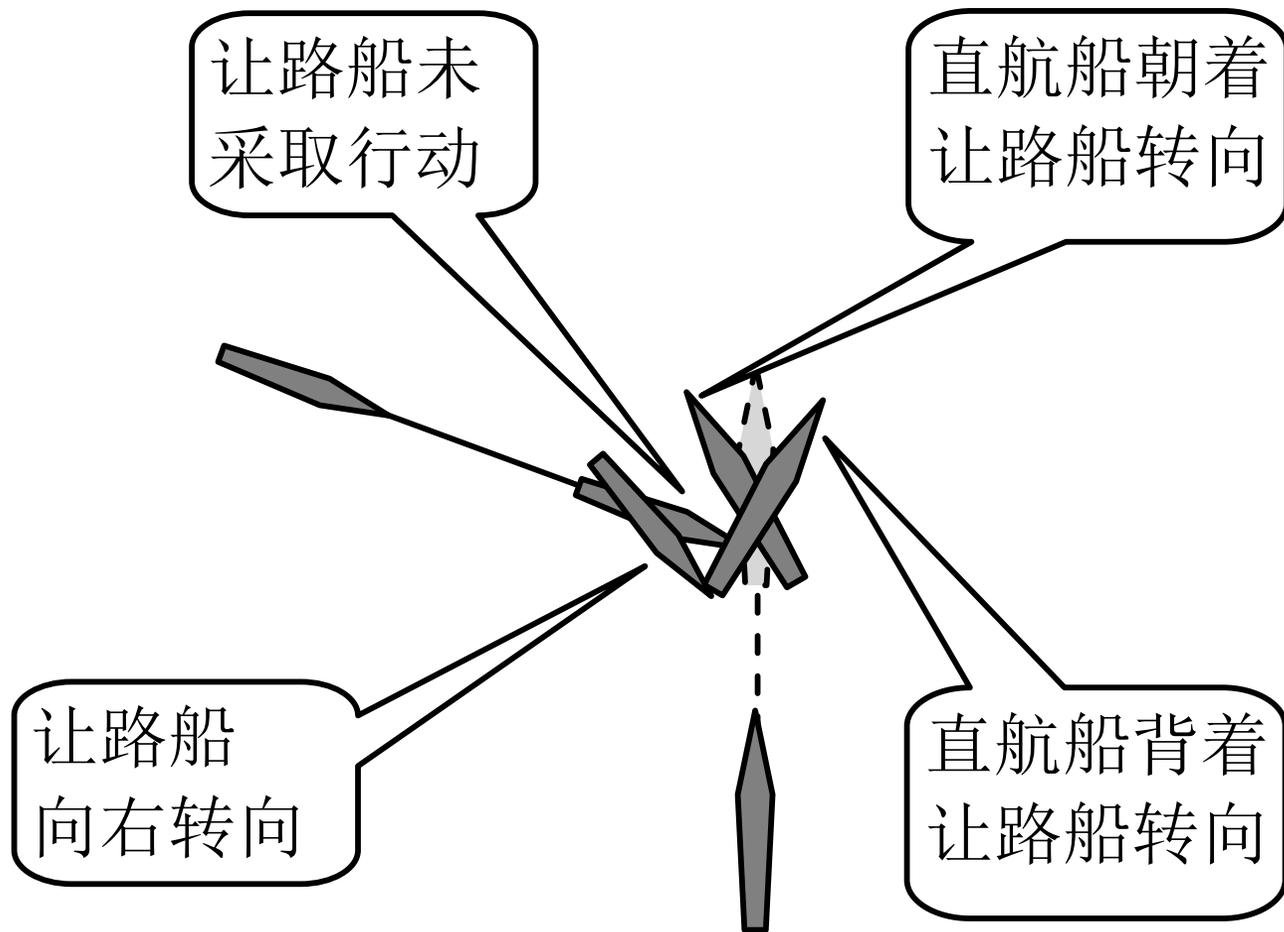


直航船的行动





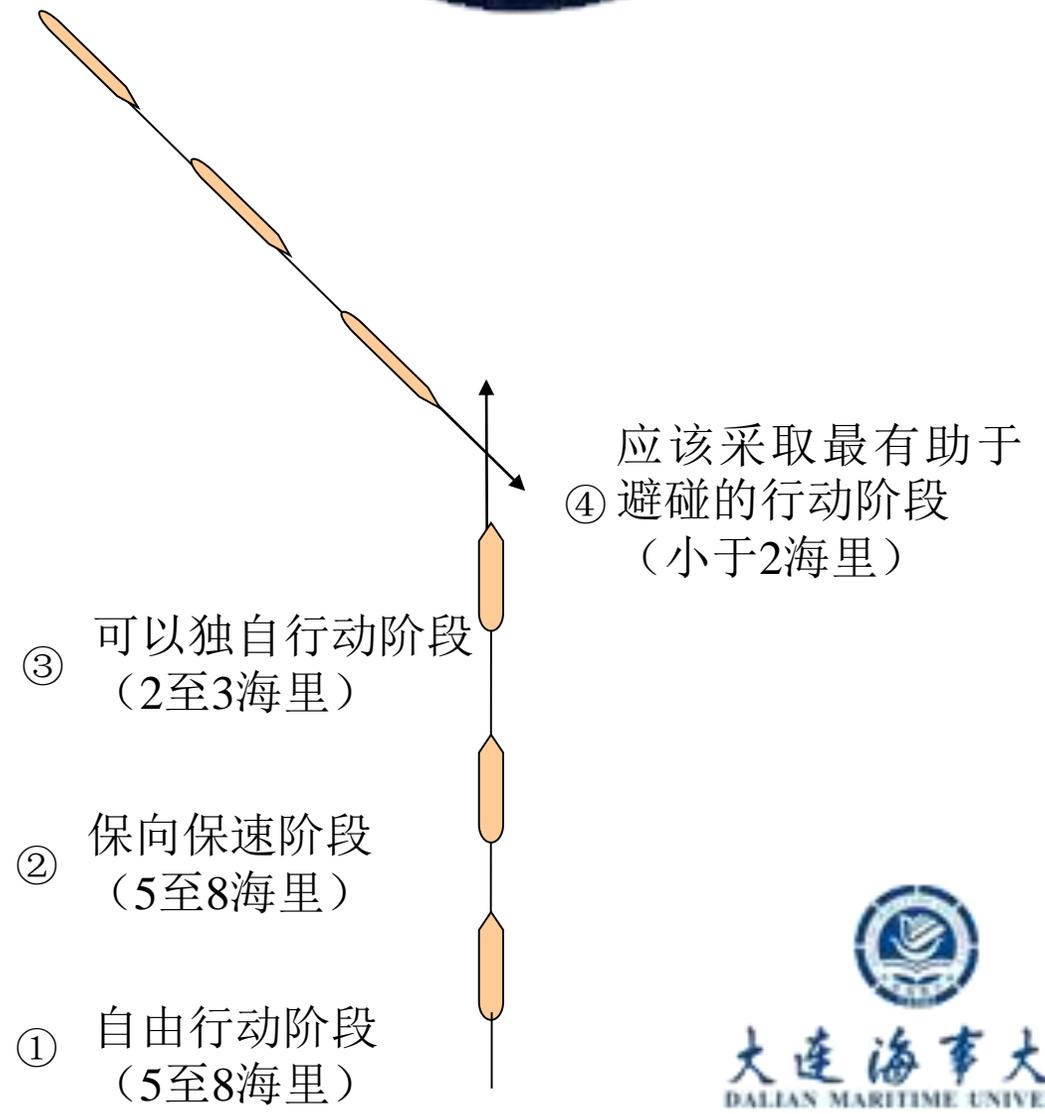
直航船的行动





直航船的行动

直航船采取行动的三个阶段



- **注意事项:**
- 规则对直航船的规定，尤其是72年规则允许独自采取避碰行动的规定，根本意图在于减少碰撞事故的发生，并不是解除或减轻让路船的让路义务。对于让路船来说，不应认为直航船也会或应该采取避碰行动而拒不让路。



- 思考题
- 1.简述直航船的行动？

