从引航员视角谈避碰规则中的协议避让

**彭延领 丁丰华 李亮**

200090 上海港引航站

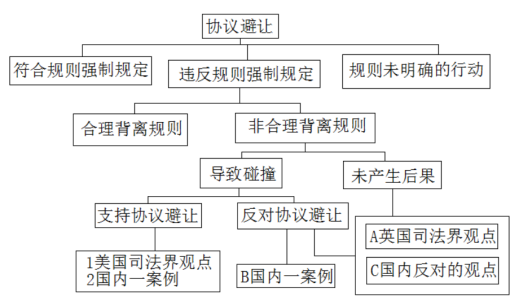
**摘要**：在船舶避碰实践中，协议避让的法律地位一直是业内讨论的热点话题。本文以引航员视角分析协议避让的法律地位，总结出驾引人员在船舶操纵时进行协议避让的注意事项，并建议修改现行避碰规则。

**关键词**：避碰规则；协议避让；VHF

**0引言**

        船舶碰撞事故大多数发生在船舶流密集的港内水域，而港内水域航行的船舶大多数由引航员引领，引航员驾驶船舶的避碰决策大多数依靠使用VHF协议避碰；如德国海事事故调查局发布2021年德国海上碰撞统计，汉堡港、易北河以及基尔运河等船舶密集水域是船舶碰撞事故多发地；又如马绍尔船旗国报告其所属船舶2020年共发生碰撞和触碰事故61起，其中引航员在船42起；为降低上海港水域船舶碰撞事故率，上海海事主管机关建议船舶之间通过VHF协调之后再进行安全交汇，即使用VHF进行协议避让，成效显著。笔者是上海港引航员，深刻体会到协议避让的简明高效和对航行安全的重要性，但现行规则下协议避让的法律地位却不明确，本文剖析这一问题并提出建议。  
**1协议避让的分类**

为了确定协议避让的法律地位，可以从协议避让的内容是否与规则相符进行分类来逐一说明。本文将协议避让分为三类：第一类是符合规则强制规定的协议避让；第二类是违反规则强制规定的协议避让；第三类是规则未明确行动的协议避让。第二类违反规则强制规定的协议避让，又可以分为二小类，其一是合理背离规则、其二是非合理背离规则（以下统称违反规则）。针对第一类、第三类和第二小类的合理背离规则，无论是规则、理论界还是实践者，观点都一致，协议避让合法有效；但对违反规则的协议避让，各方看法却不一。如图一：协议避让的分类所示。以下的讨论仅针对违反规则的协议避让进行。



图一：协议避让的分类

**2《避碰规则》对协议避让的态度**

《避碰规则》第9条以及第34条规定了在狭水道或航道中后船企图从前船某一舷追越的信号，以及前船同意追越的信号等。可见追越条款及其声号就是一种协议避让。《避碰规则》第8条1款规定，任何为避免碰撞而采取的行动“应按照本章(驾驶和航行规则)的条款进行”。由此可见《避碰规则》准许协议避让，但对避让行动提出了严格限制。《避碰规则》对协议避让的态度是支持不违反规则和合理背离规则的协议，反对违反规则的协议。

**3理论界对协议避让的看法**

3.1反对协议避让的观点

3.1.1从《避碰规则》的法律属性看，违反规则是无效协议和违法协议

《避碰规则》属公法的范畴[1]。不同于私法。两船驾引人员协议违反所带来的后果也不再是其私事，而是涉及到海洋与船舶等的公共利益[1]。协议避让的合法性取决于该协议是否符合《避碰规则》的强制性规定:如果不符合则无效，反之则有效[1]。

3.1.2从合同法的角度看违反规则的协议避让也是无效的

也有观点认为，船舶之间进行的协议避让，相当口头订立合同，适用《中华人民共和国合同法》，应该具有法律效力。但是《合同法》第五十二条规定，“违反法律、行政法规的强制性规定的合同无效”；协议避让虽然属于口头订立的合同，但由于其与《避碰规则》冲突，所以合同无效[1]。即合同法的角度看违反规则的协议避让无效。

3.1.3英国司法界对协议避让的态度

英国海洋和海岸警备局在相关文件中有如下阐述：在对已报告的碰撞案例进行分析的基础上，强调了VHF在避碰中存在的几个固有问题：①船舶识别混乱。②分心工作。③语言障碍。④时间因素——懒散地频繁使用VHF，而不是遵守《避碰规则》的行动准则。（英文部分略” [1]）。

简单地说，英国司法界反对协议避让。特别值得注意的是：英国司法界反对的是使用VHF的任何协议避让，无论是规则允许的、背离规则的、还是规则未明确规定的所有种类协议避让。

3.1.4一起国内反对协议避让的判例

一起国内的判例及专家意见：发生海事后，遵守协议但违反规则的一方需要承担更多的法律责任；相反，违反协议但遵守规则的一方却承担较少的法律责任。2013年3月某集装箱船“C”与某散货船“Z”在东海海域发生碰撞。事故造成两船严重破损，约600吨燃油泄漏入海。事故经过为两船在东海海域交叉相遇，“Z”为让路船，“C”为直航船。两船相距5.9海里时，达成背离规则的避让协议：直航船“C”左转避让、让路船“Z”保向保速；但是直航船“C”没有按照协议操纵，直到紧迫局面形成、紧迫危险产生。在避免紧迫危险时，“C”左转、“Z”右转致使两船发生碰撞。上述案例中，依据现行规则，让路船“Z”因违反规则（虽然遵守了协议）导致紧迫局面形成，应承担事故主要责任、但值得同情；直航船“C”虽未按照协议进行操纵，但仅承担事故次要责任。

3.2同意协议避让的观点

即使在现行的避碰规则框架下，针对协议避让，也存在很大的分岐。上述是反对协议避让的部分观点，以下是同意协议避让的部分观点。

3.2.1美国司法界同意协议避让的观点

美国司法界对协议避让的态度与英国司法界刚好相反：如果一船接受了另一船的背离规则建议，则任何一船都不再遵守让路直航规则，两船都应按协议进行避让操纵 [1]。即美国司法界认可两船之间的协议避让。

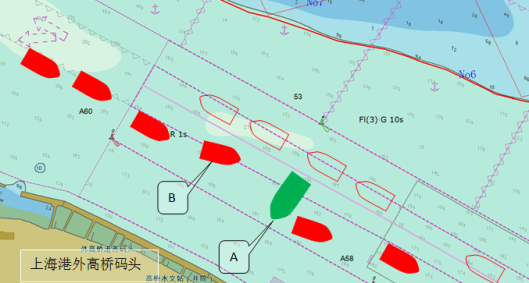
3.2.2一起国内支持违反规则协议避让的判例

2005年1月6日，由山东日照港开往韩国的船“Morning Glory”与一中国船“通力”对驶。中国三副使用VHF与“通力”轮联络，商定双方右对右通过，而“Morning Glory”轮韩国船长误解为左对左通过； “通力”为了遵守避让协议左转，“Morning Glory”也左转，最终未能避免碰撞。事故双方诉诸法庭，最后和解，但通过和解协议，可以看出这起判例支持协议背离规则避让。本案中“Morning Glory”的代理律师做如下陈述：我们同意法官在这方面的意见，即使用VHF协议避碰在一定程度上是有风险的，但有助于避碰；因此不应将最终发生的碰撞归咎于VHF，更不能禁止协议避碰。

**4实践者对协议避让的看法**

4.1船舶密集水域，无协议避让无安全生产活动

当下，无论是在港内、沿岸航行，还是海上航行，船舶之间通过VHF达成协议进行避让已越来越频繁。船舶之间、依赖AIS明确两船船名、进行顺利沟通，协议避让的确定性越来越高；VDR（voyage data recorder）也便于事故后取证；所以协议避让在当下的实践中应用越来越广泛。特别值得一提的是：即使是在现有避碰规则的框架下，协议避让一直大量存在，一直在违反现有避碰规则（及地方规则）的强制性避让与航行规则；协议避让中违反规则的一方承担着极大的法律风险，但如果遵守规则而无协议避让，上海港是不能承受目前的交通流密度的，从引航员的视角看，上海港将会瘫痪。可喜的是即使上海港船舶密度越来越高，上海港水域的船舶安全率仍然非常高。安全生产一直都能顺利进行。协议避让做出了极大的贡献。如图二直航船协议避让让路船的“违法”行为所示：



图二：直航船协议避让让路船的违法行为

根据《避碰规则》，穿越船(图二中A船)应当避让在航道内正常航行的船舶（图二中B）船。根据地方规则：长江上海段船舶定线制规定（2017）第三十八条规定：穿越、驶进或驶出航道的船舶（图二中A船）**应当**避让在航道内正常航行的船舶（图二中B船）。所以无论是避碰规则还是地方规则，直航船（B）主动避让穿越船（A）的协议避让是违反避碰规则强制性规定的。但，如果直航船（B）不违反这一强制性规定，上海港的安全生产就无法进行。

4.2协议避让解决现行规则导致的不确定性

实践中，现行规则导致了很多不确定性。如下表一：现行规则的不确定性所示：

|  |  |
| --- | --- |
| 现行规则的不确定性 | 表一 |
| 现行规则框架下避碰行动的不确定性 | 海员通常做法 |
| 本船判定本船是互见中的直航船，目标船不一定认为是互见中 | 通过VHF协议避让，避免紧迫局面的形成 |
| 本船判定目标船是追越船，目标船可能认为自己是交叉局面中的直航船 |
| 本船判定是对遇，目标船可能认为是自己是交叉局面中的直航船 |
| 本船判定右对右可安全通过，目标船可能认为是对遇，并且有碰撞危险 |
| 本船使用DCPA阈值判定对方应采取避碰行动，目标船认为自己是让路船但DCPA足够安全，无须采取行动 |
| 本船认为目标船驾驶员与自己一样忠于职守，但目标船驾驶员可能没有保持正规了望（最近一次上海港内碰撞沉船事故，被救上的落水船长，第一句话是询问：谁撞的我） |
| 紧迫局面中，本船不能确定目标船接下来的避让行动是遵守规则还是背离规则 |

通过上述表格可以看出，为避免现行规则导致的不确定性，驾引人员即使在现行规则的框架下，明知道协议避让如果违反规则的避让行动条款将承担形成紧迫局面的主要责任，但驾引人员仍然在一如既往地进行协议避让。因为协议避让简单、有效，能降低紧迫局面的形成、减少水域的碰撞事故。

4.3 协议避让成就一个大脑控制两艘船

让路直航规则，成立的先决条件是用一个大脑控制两艘船舶。这种规定表面看起来很好。但在实践中，两船是由两个大脑分别控制的，而且两个大脑之间没有丝毫联系[2]。让路直航规则在实践中很难协调一致；但是，协议避让却能够做到一个大脑控制两艘船。显然，这是协议避让的优势。

**5协议避让的注意事项**

协议避让不是你情我愿，而是我能为您做什么？“Can I help you?”,为提高协议的成功率，提出协议者以谦卑的态度、利他的思想提出协议方案：我怎样配合您？应答者：我保向保速，请您避让我；或您保向保速，我避让您。上海港协议避让成功概率高，水域安全率高，多数的驾引人员都是以利他的思想在操纵船舶与避让他船。主动提出协议者，如果都这样提出协议，相信几乎没有不成功的。相反,协议避让的出发点，如果是你应该让清我you should keep clear of me，相信协议避让的成功率将非常低。协议避让的方案，是对大家都最有利，安全，节能等，是在利他基础上的、顺势而为的避让行动。

协议避让的注意事项：(1)保持正规了望，正确判断局面和环境。(2)协议避让的行动尽可能遵守《避碰规则》。协议的避碰行动应当符合良好船艺的基本要求。尽可能有利于局面、有利于整个水域环境的安全生产活动。(3)确认两船协议的正确有效（包括船名、局面、避让行动及核实等）。 (4)协议避让的操纵方案尽可能地是顺势而为的。即：当DCPA不为0时，操纵方案尽可能是持续增大DCPA的。当DCPA为0时，操纵方案是尽可能有利于局面、有利于他船、及周围船舶的。(5)协议避让的手段，包括但不限于VHF,AIS,声响与灯光信号，手机及旗语等手段。 (6)严格遵守协议并立即采取避让行动，如有任何怀疑应立即减速、停船以便留有更多地时间判断局面、采取避让行动、避免或减轻碰撞。

**6总结**

在现行法律体系的框架下，作为协议中违反规则的一方、一定要明确自己的法律地位，早、大、宽、清地避让来船。建议参考美国司法部门的观点，尽快修改避碰规则，以提升协议避让的法律地位；不要让主动避让他船的驾引人员有违法的嫌疑。

参考文献

[1]彭德洋.“协议避碰”的性质简析[J].航海技术.2008,4.

[2]张铎.避碰规则中让路直航规则的缺陷[J]. 世界海运2018,8.

**作者简介**

彭延领 高级引航员 上海港引航站 电话15921130006 E-MAIL:1809408872@qq.com通讯地址：上海松江春九路88弄177号邮编201612

丁丰华 高级引航员 上海港引航站

李亮 高级引航员 上海港引航站