# Quy tắc phòng ngừa đâm va trên biển - Colreg 72

*Các thành viên tham gia công ước này có trách nhiệm thi hành các điều khoản của phụ lục kèm theo bản quy tắc quốc tế về phòng ngừa va chạm tàu trên biển năm 1972 (từ đây về sau gọi là bản quy tắc) kèm theo công ước này.*

**Các thành viên tham gia công ước:**Với lòng mong muốn đạt được mức độ cao về an toàn trên biển. Nhận thấy cần thiết phải xem xét lại văn bản quy tắc quốc tế về phòng ngừa đâm va trên biển kèm theo văn kiện cuối cùng của hội nghị quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển năm 1960. Đã xem xét các quy tắc đó dưới ánh sáng của sự tiến bộ đạt được từ khi áp dụng các quy tắc cho tới nay và đã thoả thuận như sau:

**Điều I: Trách nhiệm chung**

Các thành viên tham gia công ước này có trách nhiệm thi hành các điều khoản của phụ lục kèm theo bản quy tắc quốc tế về phòng ngừa va chạm tàu trên biển năm 1972 (từ đây về sau gọi là bản quy tắc) kèm theo công ước này.

**Điều II: Ký kết, phê chuẩn, thừa nhận, tán thành hay gia nhập**

1. Công ước này được để ngỏ để ký kết cho đến ngày 1/6/1973 và ngay sau đó để gia nhập.

2. Những nước là hội viên của Liên hợp quốc, bất kỳ cơ quan chuyên môn nào của Liên hợp quốc, Tổ chức quốc tế và năng lượng nguyên tử hay những nước tham gia Toà án quốc tế đều có thế trở thành thành viên của công ước này bằng cách:

a) Ký kết không bảo lưu khi phê chuẩn, thừa nhận hay tán thành.

b) Ký kết có bảo lưu khi phê chuẩn , thừa nhận hoặc tán thành sau đó mới phê chuẩn, thừa nhận hoặc tán thành; hoặc

c) Gia nhập.

3. Phê chuẩn, thừa nhận, tán thành hoặc gia nhập phải bằng cách gửi cho Tổ chức tư vấn liên chính phủ về hàng hải (từ đây gọi là Tổ chức) văn bản có liên quan về việc đó. Tổ chức sẽ thông báo lại cho chính phủ các nước đã ký hoặc gia nhập công ước này biết về văn bản đó và ngày văn bản đó được gửi đến.

**Điều III: Lãnh thổ áp dụng**

1. Tổ chức Liên hợp quốc, trong trường hợp thực hiện quyền quản trị trên một lãnh thổ nào đó hay bất kỳ thành viên nào của công ước chịu trách nhiệm về quan hệ quốc tế đối với một lãnh thổ nào đó, đều có thế dùng văn bản thông báo cho Tổng thư ký Liên hợp quốc (từ đây về sau gọi là Tổng thư ký) biết về việc áp dụng công ước này trên lãnh thổ đó vào bất cứ lúc nào.

2. Công ước này được áp dụng trên lãnh thổ đã ghi trong thông báo kể từ ngày nhận được thông báo hoặc từ ngày được ghi trong thông báo đó.

3. Bất kỳ thông báo nào làm theo khoản 1 của điều này cũng đều có thế bị xoá bỏ đối với bất kỳ lãnh thổ nào có quan hệ với lãnh thổ thông báo và bất kỳ sự áp dụng nào của công ước này đối với lãnh thổ đó đều ngừng hiệu lực kể từ sau một năm hoặc một thời gian dài hơn được nêu rõ trong thông báo.

4. Tổng thư ký sẽ thông báo cho tất cả các thành viên tham gia công ước này về bất cứ thông báo nào đối với việc áp dụng hay rút khỏi công ước như đã nói ở điều này.

**Điều IV: Bắt đầu có hiệu lực**

5. (a) Công ước này sẽ bắt đầu có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày có từ 15 nước trở lên tham gia công ước với tổng lực lượng thương thuyền về số lượng hoặc trọng tải không ít hơn 65% tổng trọng tải thương thuyền thế giới loại có trọng tải từ 100 tấn đăng ký trở lên, tùy theo điều kiện nào trong những điều kiện trên đạt được trước.

(b) Không phụ thuộc vào những quy định ở điểm (a) của khoản này, công ước này sẽ không có hiệu lực trước ngày 1/1/1976.

6. Đối với những nước phê chuẩn, thừa nhận, tán thành hay gia nhập công ước này theo điều II trong khoảng thời gian từ khi đã đủ những điều kiện nêu ở khoản 1(a) và trước khi công ước có hiệu lực thì công ước này vẫn có hiệu lực với nước đó vào ngày công ước bắt đầu có hiệu lực.

7. Đối với những nước phê chuẩn, thừa nhận, tán thành hay gia nhập sau ngày công ước đã có hiệu lực thì ngày bắt đầu có hiệu lực là ngày nộp văn bản theo điều II.

8. Sau ngày bắt đầu có hiệu lực của một điều khoản bổ sung nào đó vào công ước này phù hợp với khoản 4 của điều IV thì bất kỳ sự thừa nhận, tán thành hay gia nhập nào đều áp dụng theo công ước đã được bổ sung điều khoản đó.

9. Vào ngày công ước bắt đầu có hiệu lực thì bản quy tắc phòng ngừa va chạm trên biển mới sẽ thay thế và bãi bỏ bản quy tắc quốc tế về phòng ngừa đâm va tàu trên biển năm 1960.

10. Tổng thư ký sẽ thông báo cho chính phủ các nước đã ký kết hoặc gia nhập công

ước này biết ngày công ước bắt đầu có hiệu lực.

**Điều V: Hội nghị sửa đổi công ước**

1. Tổ chức sẽ triệu tập hội nghị sẽ sửa đổi công ước này hoặc văn bản của qui ước .

2. Tổ chức sẽ triệu tập hội nghị các thành viên tham gia công ước để sửa đổi công ước này hoặc bản quy tắc khi có yêu cầu của ít nhất 1/3 số thành viên tham gia công ước.

**Điều VI: Bổ sung vào văn bản quy tắc**

1. Bất kỳ sửa đổi nào vào văn bản quy tắc do bất kỳ thành viên nào của công ước cũng được tổ chức xem xét theo đề nghị của thành viên đó.

2. Các sửa đổi vào văn bản quy tắc sau khi được 2/3 số hội viên của uỷ ban an toàn hàng hải của Liên hợp quốc có mặt bỏ phiếu tán thành phải gửi cho tất cả các thành viên tham gia công ước và thành viên của Tổ chức ít nhất là 6 tháng trước khi xem xét điều bổ sung ấy tại Đại hội đồng Liên hợp quốc. Bất kỳ thành viên nào tham gia công ước không phải là hội viên Liên hợp quốc đều được tham gia hội nghị của Liên hợp quốc khi xem xét về điều sửa đổi đó.

3. Sau khi được 2/3 số đại biểu có mặt và bỏ phiếu tán thành tại Đại hội đồng, Tổng thư ký phải thông báo cho các thành viên tham gia công ước để họ thừa nhận.

4. Các sửa đổi sẽ bắt đầu có hiệu lực từ ngày do Đại hội đồng quyết định khi tán thành điều sửa đổi ấy, nếu như tới kỳ hạn bắt đầu có hiệu lực nói trên mà không có quá 1/3 thành viên tham gia công ước tuyên bố cho Tổ chức biết là họ không tán thành các điều đã sửa đổi trên. Những ngày tháng nói trên trong khoản này đều phải được 2/3 số đại biểu có mặt và bỏ phiếu tán thành.

5. Bất cứ điều sửa đổi nào sau khi nó bắt đầu có hiệu lực sẽ thay thế cho những điều khoản trước đó có quan hệ tới các sửa đổi này đối với các thành viên tham gia công ước không có ý kiến phản đối.

6. Tổng thư ký sẽ thông báo cho các thành viên tham gia công ước và hiệp hội của Tổ chức biết bất cứ đề nghị hay yêu cầu theo điều khoản này và ngày tháng có hiệu lực của sự thay đổi đó.

**Điều VII: Rút khỏi công ước**

1. Mỗi thành viên tham gia công ước này, sau 5 năm kể từ ngày công ước có hiệu lực đối với mình đều có thế tuyên bố rút khỏi công ước.

2. Việc rút khỏi công ước sẽ có hiệu lực bằng cách gửi văn bản cho Tổ chức, Tổng thư ký thông báo cho tất cả các thành viên của công ước về việc tiếp nhận văn bản rút khỏi công ước này và ngày tháng tiếp nhận nó.

3. Việc rút khỏi công ước sẽ có hiệu lực sau một năm hoặc một thời gian dài hơn nữa được quy định trong văn bản tính từ ngày nộp văn bản đó.

Điều VIII: Lưu trữ và đăng ký

1. Công ước này và bản quy tắc sẽ được lưu trữ ở Tổ chức và Tổng thư ký sẽ chuyển bản sao chính thức đến tất cả chính phủ của các nước đã ký hoặc tham gia công ước này.

2. Khi công ước này bắt đầu có hiệu lực, Tổng thư ký sẽ chuyển công ước này cho ban thư ký của Liên hợp quốc để đăng ký và công bố phù hợp với điều 102 của Hiến chương Liên hợp quốc.

**Điều IX: Ngôn ngữ**

Công ước này cùng với bộ quy tắc được làm bằng tiếng Anh và tiếng Pháp đều có giá trị như nhau. Các bản dịch chính thức sang tiếng Nga và tiếng Tây ban nha sẽ được chuẩn bị và lưu trữ cùng với bản gốc có chữ ký . Để làm bằng. những người ký tên dưới đây là những người được uỷ quyền thay mặt chính phủ ký vào công ước này.

**Phần 2. ĐIỀU LUẬT VÀ GIẢI THÍCH**

**PHẦN A – QUY TẮC CHUNG**

**Điều 1. Phạm vi áp dụng**

**1. Điều luật**

a) Bản quy tắc này áp dụng đối với tàu thuyền trên biển cả và trong các vùng nước nối liền với biển cả mà tàu biển có thế qua lại.

b) Không một quy định nào trong quy tắc này cản trở việc thi hành những quy tắc đặc biệt do các chính quyền địa phương quy định đối với vùng neo tàu, bến cảng, sông hồ hay các vùng nước nối liền với biển cả mà tàu biển có thế qua lại. Tuy nhiên, những quy tắc đặc biệt nói trên càng phù hợp với Quy tắc này càng tốt.

c) Không một quy định nào trong quy tắc này cản trở việc thi hành những quy tắc đặc biệt do Chính phủ của bất kỳ một quốc gia nào ban hành liên quan đến việc tăng thêm trạm đèn hoặc đèn hiệu, dấu hiệu hoặc tín hiệu còi dùng cho tàu quân sự và tàu thuyền đi theo hàng dọc hoặc liên quan đến trạm đèn hoặc đèn hiệu hay dấu hiệu dùng cho tàu thuyền đang đánh cá theo đoàn, đội tàu. Trong chừng mực có thế được, vị trí của đèn, đèn hiệu, dấu hiệu hoặc tín hiệu còi tăng thêm đó không thế bị nhầm lẫn với bất kỳ một đèn, dấu hiệu hay tín hiệu nào được quy định trong Quy tắc này.

d) Để áp dụng các quy định trong quy tắc này, các hệ thống phân luồng có thế được tổ chức hàng hải quốc tế chấp nhận.

e) Một khi Chính phủ có liên quan xét thấy do cấu trúc hoặc do mục đích đặc biệt của một tàu thuyền không thế tuân thủ đầy đủ một quy định nào đó trong quy tắc này về số lượng, vị trí, tầm xa hoặc cung chiếu sáng của các đèn hay dấu hiệu cũng như sự bố trí và đặc tính của các thiết bị phát âm hiệu, thì loại tàu thuyền này phải tuân thủ quy định do Chính phủ mình ban hành sát với những quy định trong Quy tắc này về số lượng, vị trí, tầm xa hoặc cung chiếu sáng của các đèn hay dấu hiệu cũng như sự bố trí và đặc tính của các thiết bị phát âm hiệu.

**2. Giải thích**

1. Khoản (a) của điều 1 xác định phạm vi áp dụng của Colreg, trong đó nêu rõ quy tắc này được áp dụng cho tất cả các tàu hoạt động trên biển cả và những vùng nước nối liền với chúng mà tàu biển có thế đi lại được.

Khái niệm “tất cả các tàu thuyền” được dùng để giải thích rõ hơn cho từ “tàu thuyền” được nêu trong điều 3, có nghĩa là những quy tắc này được áp dụng cho tất cả các loại phương tiện di chuyển trên mặt nước, khái niệm “tàu thuyền” bao gồm cả những tàu thuyền không có lượng dãn nước, các công trình sản xuất, các thủy phi cơ và các tàu sông khi hoạt động ở vùng nước mà bộ quy tắc này có hiệu lực, không phụ thuộc vào quốc tịch của chúng (với điều kiện các nước này là thành viên của công ước về Colreg).

Bộ quy tắc này cũng được áp dụng đầy đủ với tàu của hải quân, nhưng phù hợp với điều 1(e), trên các tàu này có thế trưng những đèn, dấu hiệu phụ thêm hay sử dụng những âm hiệu khác với những quy định của Colreg 72. Ngoài ra, Colreg 72 còn áp dụng cho tất cả các tàu không thuộc sở hữu của một quốc gia mà thuộc một tổ chức quốc tế. Những khu vực áp dụng bộ quy tắc này là biển cả và các vùng nước nối liền với chúng mà trên đó các tàu biển có thế đi lại được.

Theo công ước Giơnevơ về biển cả năm 1958 và vận dụng vào bộ quy tắc này thì biển cả là những vùng biển không thuộc vào vùng nội thủy hay lãnh hải của bất kỳ quốc gia nào. Những vùng nước nối liền với biển cả là những vùng nước nội thủy hay lãnh hải có lối ra tự nhiên hay nhân tạo nối với biển cả. Vùng nước nội thủy thuộc vùng nước ven bờ của một quốc gia bao gồm các con sông, hồ, eo biển, kênh và cả các vịnh, vũng neo tàu và vùng nước của cảng mà tàu biển có thế hành hải được. Bộ quy tắc này có thế áp dụng được cho tất cả các vùng nước nội thủy không nối liền với biển cả và toàn bộ bờ của nó thuộc lãnh thổ của một nước. Nhìn chung, có thế nói rằng Colreg 72 được áp dụng trên tất cả các vùng biển, bao gồm cả các vùng lãnh hải, nội thủy.

2. Khoản (b) của điều 1 quy định quyền được ban hành những quy định đặc biệt của địa phương. Những quy định này thường được gọi là quy tắc hành hải của địa phương. Chúng có thế là những quy định liên quan đến trình tự vào, ra một cảng, tốc độ hành trình, việc sử dụng các đèn, tín hiệu và dấu hiệu trên tàu, việc sử dụng các hệ thống phân luồng giao thông v.v...

Trong điều 1 cũng xác định những vùng nước mà các quy định địa phương có thế có hiệu lực. Đó là vùng nội thủy, lãnh hải, vùng nước của cảng, vùng neo tàu, hồ hoặc các tuyến đường thủy khác nối với biển cả mà ở đó có sử dụng các quyền tài phán quốc gia. Trong trường hợp, khi các tuyến đường thủy đi qua vùng nước nội thủy của một số nước thì quy tắc hành hải trên những tuyến này có thế được soạn thảo và ban hành chung cho các nước liên quan hay có sự tham gia của các tổ chức quốc tế.

Trong khoản (b) của điều này nêu một quy định quan trọng là trong khả năng có thế được thì những quy định do địa phương ban hành không được trái với Colreg 72. Trong thực tế, điều này có nghĩa là các quy định riêng của địa phương có thế trái với những quy tắc quốc tế chỉ trong những trường hợp và điều kiện đặc trưng riêng của địa phương không cho phép thực hiện theo các quy định của Colreg 72.

Đồng thời, các quy định của địa phương có thế bổ sung thêm, thay đổi hay hoàn toàn loại bỏ những yêu cầu của Colreg 72 nhưng chỉ ở những vùng nước nằm dưới quyền tài phán của chính quyền địa phương và chỉ trong trường hợp thật cần thiết, dựa trên những điều kiện hành hải đặc trưng của địa phương. Điển hình của những quy định như vậy là quy định của eo Bospho trước đây. Tại đây đã quy định các tàu phải đi về bên trái, nhưng từ 1/5/1982 đã áp dụng quy định mới là các tàu phải đi về phía bên phải trên suốt chiều dài của eo.

Thông thường, trong các quy định hành hải của địa phương, người ta chỉ đơn thuần trích dẫn lại Colreg 72 và xác định mối quan hệ giữa chúng. Trong những trường hợp khi các quy định hành hải của địa phương không có gì xung khắc với Colreg 72 thì chúng phải được xem xét để bổ khuyết cho phù hợp với Colreg 72 còn khi vì một nguyên nhân nào đó chúng mâu thuẫn với Colreg 72 thì đòi hỏi những quy định của địa phương phải loại bỏ những quy định nào của Colreg 72 có thế gây nhầm lẫn trong việc tuân thủ quy tắc đó. Nếu quy định của địa phương không trả lời cho câu hỏi bất kỳ nào, đồng thời không loại bỏ hiệu lực của Colreg 72 thì việc áp dụng quy tắc quốc tế vẫn là đúng luật. Các quy định hành hải địa phương được ban hành bằng những văn bản riêng kèm theo vùng áp dụng chúng được xác định bằng những phần thích hợp của hải đồ. Lưu ý là ở một nước có thế có nhiều quy định địa phương, ví dụ ở Mỹ có những quy định hành hải riêng cho các tuyến đường thủy nội địa , qui định hành hải trên hồ lớn và qui định hành hải trên các sông ở vùng duyên hải phía tây.

Có trường hợp ở cùng một khu vực lại có nhiều quy định hành hải khác nhau. Chẳng hạn ở lưu vực của sông Sen, ở phần cửa sông thì áp dụng Colreg 72 nhưng vào sâu dọc theo dòng sông thuộc lãnh thổ Bỉ và Hà lan lại áp dụng các quy định riêng của những nước này. Người đi biển cần phải hiểu biết và tuân thủ các quy định của địa phương. Sự vi phạm của những quy định này có thế dẫn đến đâm va tàu hoặc những thiệt hại vật chất lớn và sẽ đặt nặng trách nhiệm lên người vi phạm quy định. Vì vậy, trước khi đi vào các vùng nước nội thủy, cần phải nghiện cứu tất cả những tài liệu liên quan đến các quy định của địa phương. Theo số liệu phân tích từ nhiều vụ tai nạn xảy ra trong vùng nội thủy cho thấy một trong những nguyên nhân chính dẫn đến tai nạn là do không biết hoặc không nắm vững quy định của địa phương khi hành trình ở những vùng nước có áp dụng những quy định đó. Để sử dụng được các quy định của địa phương thì phải theo dõi sát những thay đổi của nó bằng những thông tin hàng hải từ những văn bản mới của quy tắc địa phương, thông báo hàng hải, từ NAVEX, EGC và NAVAREA.

3. Trong khoản (c) của điều 1 đã cho phép Chính phủ của một Quốc gia bất kỳ ban hành những quy định riêng về việc bổ sung các trạm tín hiệu, tức là bố trí dấu hiệu đèn hay âm hiệu đối với tàu quân sự và tàu đi theo đoàn hộ tống, với tàu đang đánh cá hoặc đánh cá theo đoàn.

4. Khoản (c) cũng đưa ra những chỉ dẫn là trong chừng mực có thế được, những đèn, âm hiệu và các dấu hiệu thêm này phải khác với các đèn, tín hiệu quy định trong Colreg 72, để phòng khả năng gây nhầm lẫn.

**Điều 2. Trách nhiệm**

**1. Điều luật**

a) Không một quy định nào trong quy tắc này miễn trừ trách nhiệm của tàu hay chủ tàu, thuyền trưởng hay thuyền bộ đối với các hậu quả do không nghiêm chỉnh thực hiện các quy định trong Quy tắc này hoặc do việc xem nhẹ sự phòng ngừa nào đó mà thực tế thông thường của người đi biển hoặc hoàn cảnh đặc biệt đòi hỏi.

b) Khi phân tích và vận dụng các quy định trong quy tắc này, cần phải hết sức lưu ý đến mọi nguy hiểm đối với hàng hải, đâm va, đồng thời phải lưu ý tới mọi hoàn cảnh đặc biệt bao gồm cả những hạn chế của tàu thuyền có liên quan bắt buộc phải làm trái với những quy định trong Quy tắc này để tránh một nguy cơ trước mắt.

**2. Giải thích**

1. Khoản (a) của điều 2 nói về sự cần thiết phải tuân thủ Colreg 72 và những trách nhiệm phải chịu do việc vi phạm chúng, đồng thời khoản (b) bắt buộc là khi thực hiện các quy tắc, thuyền viên cần phải chú ý tới bất cứ dạng nguy hiểm hàng hải, tất cả những tình huống, đặc biệt những khả năng của các tàu khác có thế đòi hỏi người điều khiển tàu, trong những thời điểm xác định, phải làm trái với những quy tắc để tránh nguy cơ va chạm trước mắt.

2. Quy định ở khoản (a) của điều 2 nói về trách nhiệm của tất cả các tàu có thiếu sót trong việc tuân thủ các quy tắc hay coi nhẹ bất kỳ sự phòng ngừa cần thiết nào do đòi hỏi của thực tiễn đi biển thông thường hay của một tình huống đặc biệt cụ thế. Thực tiễn hàng hải thông thường đòi hỏi những biện pháp phòng ngừa liên quan đến tất cả những gì bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu trong bất kỳ trường hợp nào, kể cả những biện pháp và hành động không được dự kiến trước trong Colreg 72 nhưng có thể phải có để đi qua an toàn hay tránh những tình huống va chạm nguy hiểm .

Chẳng hạn, các biện pháp như bổ xung người cho nhóm trực trên tàu phù hợp với quy định và với yêu cầu của việc hành hải, tổ chức toàn bộ các công việc chung trên boong và ở buồng máy, cảnh giới bằng mắt nhìn, tai nghe và bằng cả các thiết bị điện tử, bố trí người quan trắc ở khu vực mũi tàu, tổ chức đúng đắn việc giao nhận và thực hiện ca trực. Sử dụng tất cả các phương tiện sẵn có để thu nhận được nhiều thông tin nhất về sự di chuyển của các tàu xung quanh, tính toán các yếu tố hành hải và khí tượng thủy văn, thận trọng khi đi ngang qua những vùng tàu đang neo và khi tiến hành neo tàu ở gần chúng. Sự sẵn sàng của các đèn, dấu hiệu và việc trưng chúng kịp thời và thích hợp. Kiểm tra chất lượng hoạt động của radar, sự hoạt động của các dụng cụ phát âm hiệu. Việc phát các tín hiệu âm thanh trước khi tới vùng có tầm nhìn xa hạn chế. Tính toán sự ảnh hưởng của nước nông cạn tới đặc tính điều động của tàu khi đi vào vùng chật hẹp và vùng có độ sâu nhỏ, hiện tượng hút nhau khi các tàu đi qua nhau ở khoảng cách gần v.v…

Việc không thực hiện bất cứ điều nào trong những yêu cầu nói trên và do đó tạo ra mối quan hệ nhân quả với đâm va chắc chắn sẽ kéo theo vấn đề về trách nhiệm. Vì vậy, cần phải đánh giá một thực tế khả năng của tàu mình về mặt bảo đảm an toàn hành hải có cân nhắc đến việc thực hiện những biện pháp phòng ngừa cần thiết. Chẳng hạn, trong trường hợp radar bị hỏng mà tàu lại đang ở trong vùng có sương mù dày đặc và có mật độ tàu thuyền đông đúc thì biện pháp khôn ngoan là neo tàu lại nếu việc này có thế thực hiện được một cách an toàn.

Trường hợp tàu bị trôi neo cũng được coi là tình huống đặc biệt được nói đến trong khoản (a) của điều 3. Các quy tắc đã không dự tính đến những tín hiệu đặc biệt đối với những tàu bị trôi neo. Đồng thời những thông tin về việc một tàu bị trôi neo có thế có ý nghĩa lớn đối với các tàu khác khi chúng cân nhắc hành động điều động của mình hay thực hiện những hành động khác (chẳng hạn tiến hành thả neo).

Căn cứ vào việc giải thích thuật ngữ “ở trên tàu” [điều 3(i)] thì tàu được coi là đang neo khi neo của nó đã bám chắc, vậy nếu neo mới rơi xuống đến đáy thì, theo ý nghĩa của quy tắc này, không thế coi tàu đang neo được.Vì thế có thế coi như neo còn “ở trên tàu”. Tuy nhiên, nếu trong lúc bị trôi neo, tàu không phải trong trạng thái chạy và không thực hiện được những điều động cần thiết để tránh các tàu khác thì nó cần được coi như là một tàu bị mất khả năng điều động và cần phải trưng những dấu hiệu phù hợp với quy tắc 27(a).

Cần phải nhấn mạnh rằng trong nội dung của khoản (a) điều 2 không có những hướng dẫn cụ thế về việc trưng các đèn, dấu hiệu và tổ chức cảnh giới. Vì vậy, phải đưa thêm vào Colreg 72 những quy tắc đặc biệt, chẳng hạn như điều 5 về thực hiện việc cảnh giới thích đáng. Nhưng khoản (a) điều 2 yêu cầu chung là cần phải áp dụng tất cả những biện pháp phòng ngừa cần thiết, kể cả việc tổ chức cảnh giới, trưng các đèn và dấu hiệu cũng như sử dụng radar và phát các tín hiệu âm thanh.

3. Như đã nêu ở phần trước, khả năng làm trái với Colreg được trù định trong khoản (b) của điều 2 được áp dụng ở tất cả các quy tắc của Colreg chứ không riêng ở phần B là phần nói về điều động tàu. Cần phải hiểu những tình huống đặc biệt đòi hỏi không thế tuân thủ hoàn toàn theo Colreg 72 được là tất cả các tình huống trong hành hải không được trù định hay bao hàm trong các quy tắc. Ví dụ điển hình là việc không thế đổi hướng tàu theo các quy tắc về đổi hướng do có những nguy hiểm hàng hải hay những tàu khác ở hướng đó hoặc không thế thực hiện được những chỉ dẫn liên quan đến điều động tàu vì điều kiện khí tượng thủy văn gây bất lợi cho việc này. ở đây cũng có thế có tình huống một tàu thực hiện Colreg 72 khi gặp một đoàn tàu có hộ tống hay một đoàn tàu đánh cá có thể dẫn tới nguy cơ va chạm với tàu khác.

Việc nêu trong điều 2 những chỉ dẫn cho các tàu về sự cần thiết phải chú ý tới những hạn chế của những tàu gặp phải cho thấy cần phải hiểu rằng quyền làm trái Colreg 72 được chỉ trong trường hợp đặc biệt và có sự nguy hiểm trực tiếp, khi tàu khác không thực hiện hoặc cả tàu mình và tàu khác không thế thực hiện được những chỉ dẫn của quy tắc.

Cũng có thế thấy những ví dụ tương tự khi các tàu gặp nhau ở khúc ngoặt của sông trong lúc có dòng chảy mạnh. Trong trường hợp này, cần phải cân nhắc đến những hạn chế về khả năng điều động của tàu chạy xuôi dòng, tàu chạy ngược dòng phải nhường đường cho tàu chạy xuôi. Ngoài ra mỗi tàu cần phải áp dụng mọi biện pháp có thế, kể cả việc cố ý chạy vào cạn để tránh nguy cơ va chạm trước mắt. Tất nhiên, chỉ làm việc này trong trường hợp vạn bất đắc dĩ ở những tình huống nhất định có cân nhắc đến tất cả các hậu quả có thế xảy ra.

Giải pháp đưa tàu lên cạn một cách hợp lý và hợp luật với mục đích tránh nguy cơ va chạm trước mắt, cần phải tính toán đến những điều kiện thực tế và những tình huống của từng trường hợp cụ thế (hướng và vận tốc tiếp cận chỗ cạn, kích thước và chức năng của tàu, loại hàng chuyên chở, đặc điểm của nơi định đưa tàu vào cạn, nhất là đặc tính của chất đáy tại đó v.v...). Những biện pháp nhằm tránh va chạm, như lên cạn, cần phải được thực hiện và có thế biện minh được chỉ trong trường hợp nếu dự kiến những tổn hại và hậu quả do việc đưa tàu lên cạn có thế nhỏ hơn tổn hại và hậu quả do va chạm.

Những điều kiện đặc biệt của ngoại cảnh có thế đòi hỏi cần phải làm trái các quy tắc để tránh những nguy hiểm trực tiếp. Có thế có tình huống cắt nhau cùng lúc với ba hay nhiều tàu. Các nguyên tắc về điều động nêu trong Colreg 72 chỉ xuất phát từ tình huống gặp và cắt nhau giữa hai tàu, mỗi một trong hai tàu được ấn định những nghĩa vụ đối với tàu kia và cần phải phối hợp hành động để đạt được những nghĩa vụ đó. Tuy nhiên, trong thực tế thường thấy khá nhiều trường hợp cắt nhau giữa hai tàu trong khi ở gần chúng lại có tàu thứ ba hoặc đồng thời xuất hiện nguy cơ tới gần của các tàu khác, khi thực hiện những hành động theo quy định của các quy tắc để tránh một trong số những tàu này lại có thế dẫn đến nguy cơ va chạm với tàu khác.

Những tình huống tương tự cần phải phân tích là “bất cứ tình huống đặc biệt nào” nêu trong điều 2(b) và việc cần phải áp dụng những biện pháp đề phòng đặc biệt và sự làm trái một cách hợp lý những yêu cầu của các quy tắc về điều động.

Chẳng hạn tai nạn đâm va giữa các tàu Admiral Nakhimop và tàu Piotr Vaxep ngày 31/8/1986 ở phía ngoài cảng Navorosk, hai tàu đã thoả thuận với nhau qua VHF rằng tàu Piotr Vaxep để tàu Admiral Nakhimop đi qua, tức là tàu Piotr nhường đường cho tàu Admiral mặc dù theo mối tương quan vị trí giữa hai tàu thì chúng ở vào tình huống cắt nhau và trong trường hợp này phải áp dụng điều 15, theo đó tàu Admiral quan sát thấy tàu Piotr ở bên phải về phía trước chính ngang và theo điều 16 thì nó phải nhường đường cho tàu Piotr và tàu Piotr cần phải tuân thủ theo điều (a) là giữ nguyên hướng và tốc độ.

Như vậy, bằng việc thoả thuận là tàu Piotr nhường đường cho tàu Admiral, các tàu này đã làm ngược hoàn toàn với điều 15, điều này là không được phép. Các quy tắc được tính xuất phát từ mối tương quan vị trí giữa các tàu, việc phân chia trách nhiệm khi cắt nhau và ấn định trình tự áp dụng các hành động của chúng là để phòng ngừa va chạm. Và tuy trong những năm qua, các quy tắc đã nhiều lần được giải thích cho rõ hơn và được hiệu chỉnh có tính đến những kinh nghiệm tích lũy được và đến sự phát triển của kỹ thuật, nhưng những nguyên tắc cơ bản của các nguyên tắc vẫn được duy trì, không có sự thay đổi trong nhiều năm.

Để đánh giá chính xác tình huống gặp nhau của các tàu viên cần phải không chỉ đơn giản là học thuộc một cách hình thức các quy tắc mà còn phải hiểu được bản chất và những yêu cầu nghiêm ngặt về tuân thủ chúng.

Trong Colreg 72, những yêu cầu về trách nhiệm được nêu trong điều 2, còn ở Colreg 48 và Colreg 60 chúng được nêu trong các điều 29 và 27. Nội dung chính của các điều này là những yêu cầu về nghĩa vụ phải tuân thủ các quy tắc và như đã nói trong khoản (a) của điều 2 của Colreg 72 là không thế miễn trừ cho một tàu nào, một thuyền trưởng nào khỏi trách nhiệm do hậu quả của việc không tuân thủ những quy tắc này. Những quy tắc đã nêu là đương nhiên và nếu không thực hiện chúng thì sẽ phát sinh vấn đề về mặt pháp luật.

Tuy nhiên, thực tế trong những năm qua đã chứng minh rằng có một số thuyền viên nghĩ rằng họ có thế làm trái quy tắc dựa trên những thỏa thuận với nhau bằng VHF về cách thức cắt nhau giữa các tàu. Trong nhiều trường hợp thực tế, những sự vi phạm như vậy đã không dẫn đến hậu quả nguy hiểm hay đâm va giữa các tàu. Nhưng trong trường hợp nếu do thoả thuận trái luật này dẫn đến đâm va thì những thoả thuận đó sẽ bị coi là vi phạm nghiêm trọng các quy tắc và trách nhiệm pháp lý bắt nguồn từ đó.

Nếu cố thử cắt nhau theo cách vi phạm hay làm ngược với các quy tắc sẽ dẫn đến những hiểu lầm của các tàu khác ở xung quanh vì họ luôn dự trù là mọi người luôn chấp hành nghiêm chỉnh những yêu cầu của Colreg 72 và trách nhiệm về những sự cố có thế xảy ra với những tàu đó sẽ thuộc về tàu nào vi phạm luật.

Khi cho hai tàu cắt hướng nhau theo những thoả thuận trái với Colreg 72, một số thuyền viên đã vin vào quy định của điều 2(b) trong đó có nói: “khi giải thích và thực hiện các quy tắc này cần phải lưu ý đến tất cả các dạng của nguy hiểm hàng hải, đâm va và tới tất cả các tình huống đặc biệt, bao gồm cả đặc tính của bản thân những con tàu, có thế cần phải làm trái các quy tắc để tránh khỏi một nguy cơ trực tiếp”. Thực ra, trong điều khoản này, người ta đưa ra khả năng làm trái quy tắc. Tuy nhiên như đã thấy từ chính văn bản, nó bị quy định bởi hai điều kiện, đó là tình huống đặc biệt và sự tồn tại của nguy cơ trực tiếp.

Các ấn phẩm xuất bản trong những năm gần đây đã phân tích ý nghĩa của quy tắc Colreg 72. Ví dụ trong bản chú giải năm 1984 của A.H.Kokkrofta và H.F.Lameira đã nói rằng điều 2(b) không cho ai trên tàu quyền hành động trái những gì do Colreg 72 quy định ngay cả khi hành động đó là hợp lý. Việc làm trái với những quy tắc chỉ được thực hiện trong những tình huống đặc biệt và trong tình trạng có nguy hiểm trực tiếp. Như trong chú giải của tác giả người Hà Lan Mankabet xuất bản năm 1978 nói rằng việc thực hiện các quy tắc luôn luôn là bắt buộc và các tàu phải xem xét đến khả năng làm trái các quy tắc chỉ khi không thế làm khác được.

Từ tất cả những giải thích đã nêu và những thực tế xét xử, hoà giải cho thấy rõ ràng và dứt khoát cần phải thực hiện nghiêm túc Colreg 72. Quy tắc 2(b) không cho quyền làm trái với các quy tắc của Colreg 72, không thế dung thứ cho bất cứ thoả thuận nào giữa các tàu trái với Colreg 72, những hành động của những tàu nào không phù hợp với yêu cầu của các quy tắc. Vì vậy hoàn toàn không thế dung thứ cho những hành động mang tính thoả thuận với nhau nhằm quy định lại những nghĩa vụ của các tàu khi cắt nhau vì trong trường hợp như vậy sẽ không thế thực hiện được điều 17 nói về các tàu được nhường đường.

**Điều 3. Định nghĩa chung**

**1. Điều luật**

Trong Quy tắc này các từ ngữ sau đây được hiểu như sau:

a) “Tàu thuyền” bao gồm các loại phương tiện dùng hoặc có thế dùng làm phương tiện giao thông, vận tải trên mặt nước, kể cả các loại tàu thuyền không có lượng chiếm nước, tàu đệm khí có cánh - WIG crafl và thuỷ phi cơ;

b) “Tàu thuyền máy” là tàu thuyền chạy bằng động cơ;

c) “Tàu thuyền buồm” là tàu thuyền chạy bằng buồm, kể cả tàu thuyền máy nhưng không dùng động cơ để chạy;

d) “Tàu thuyền đang đánh cá” là tàu thuyền đang đánh cá bằng lưới, dây câu, lưới vét hay các dụng cụ đánh cá khác làm hạn chế khả năng điều động của tàu thuyền đó, nhưng không bao gồm tàu thuyền đang đánh cá bằng dây câu thả dòng hoặc bằng các loại dụng cụ đánh bắt cá khác mà không làm hạn chế khả năng điều động của tàu thuyền ấy;

e) “Thuỷ phi cơ” là tàu bay có thế điều động trên mặt nước;

f) “Tàu thuyền mất khả năng điều động” là tàu thuyền vì hoàn cảnh đặc biệt nào đó không có khả năng điều động theo yêu cầu của Quy tắc này và vì thế không thế tránh đường cho tàu thuyền khác;

g) “Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động” là tàu thuyền do tính chất công việc bị hạn chế khả năng điều động của mình theo yêu cầu của Quy tắc này và vì thế không thế tránh đường cho tàu thuyền khác. “Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động” nhưng không hạn chế các tàu thuyền, cụ thế như sau:

i. Tàu thuyền đang đặt, trục vớt hoặc tiến hành bảo quản phao tiêu, cáp hay ống ngầm dưới nước;

ii. Tàu thuyền đang làm công tác nạo vét luồng lạch, khảo sát hải dương, thuỷ văn hoặc các công việc ngầm dưới nước;

iii. Tàu thuyền vừa hành trình vừa tiến hành nhiệm vụ tiếp tế, chuyển tải người, lương thực, thực phẩm hoặc hàng hoá;

iv. Tàu thuyền đang làm nhiệm vụ cho tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh;

v. Tàu thuyền đang làm nhiệm vụ rà phá bom mìn;

vi. Tàu thuyền đang tiến hành công việc lai dắt không thế điều chỉnh hướng đi của mình;

h) “Tàu thuyền bị mớn nước khống chế” là tàu thuyền máy do sự tương quan giữa mớn nước của tàu với độ sâu và bề rộng có thế có được của vùng nước nên bị hạn chế một cách nghiêm ngặt khả năng đi chệch khỏi hướng đang đi của nó;

i) “Tàu thuyền đang chạy” là tàu thuyền không thả neo hoặc không buộc vào bờ, hoặc không bị mắc cạn;

j) “Chiều dài” và “chiều rộng” của tàu là chiều dài, chiều rộng lớn nhất của tàu đó;

k) Tàu thuyền chỉ được coi là trông thấy nhau khi tàu này quan sát được tàu kia bằng mắt thường;

l) “Tầm nhìn xa bị hạn chế” là trạng thái tầm nhìn xa bị giảm sút do sương mù, mưa phùn, mưa tuyết, mưa rào hay bão cát hoặc tất cả các nguyên nhân khác tương tự;

m) “Tàu đệm khí có cánh - WIG crafl” là tàu di chuyển bằng nhiều phương thức mà khi ở phương thức vận hành chính, tàu di chuyển sát mặt nước nhờ tác động hiệu ứng bề mặt.

**2. Giải thích**

1. Điều 3 gồm những định nghĩa về các thuật ngữ cơ bản trong Colreg 72 và được dùng chung cho tất cả các quy tắc. Những thuật ngữ còn lại, chẳng hạn liên quan đến các đèn và dấu hiệu, được đưa vào phần C về đèn và dấu hiệu, còn những định nghĩa về âm hiệu được cho trong phần D. Những giải thích cho một loạt các thuật ngữ kỹ thuật được cho trong các phụ lục. So với văn bản đầu của Colreg 72, trong những năm qua điều 3 đã có những thay đổi nhất định. Chẳng hạn khoản (g) và (h) diễn đạt về “quét thủy lôi” đã được đổi thành thuật ngữ “tham gia vào hoạt động dọn thủy lôi” phản ánh chính xác hơn bản chất của hành động đang được tiến hành có thế không chỉ gồm hoạt động quét thủy lôi.

Khoản (h) cũng giải thích rõ thêm về tàu bị hạn chế bởi mớn nước trong đó nêu rõ cần phải cân nhắc đến không chỉ mối tương quan giữa mớn nước của tàu và độ sâu mà còn phải tính đến bề rộng của nơi tàu đang chạy không cho phép nó chạy trệch hướng.

2. hoản (a) giải thích từ “tàu thuyền” bao gồm cả những tàu thuyền không có lượng chiếm nước và thủy phi cơ, thực tế tức là tất cả các phương tiện đường thủy có thế gặp phải và được sử dụng cho việc vận chuyển dưới nước. Chẳng hạn như cần cẩu nổi tự hành hoặc không tự hành, xà lan chuyển tải, tàu quốc, các trạm hoa tiêu không gắn kết với các tháp cắm sâu xuống lòng đất và các giàn khoan nổi, các ủ nổi v.v... Điều này đòi hỏi tất cả những công trình nổi trên, khi nổi trên mặt nước, dù là tự hành hay được lai dắt, neo hay thả trôi cần phải biểu thị sự hiện diện và đặc tính hoạt động của mình theo những quy định của Colreg 72 về việc trưng đèn, dấu hiệu, phát âm hiệu, tổ chức cảnh giới và đưa ra những hành động cấn thiết để phòng ngừa đâm va.

Về nguyên tắc, thủy phi cơ nói chung được coi là “tàu thuyền”. Mặc dù trong Colreg 72 cũng có định nghĩa về từ “thủy phi cơ” nhưng cần phải hiểu đây không phải là khái niệm độc lập. Và vì khi đậu trên mặt nước, thủy phi cơ được coi là tàu nên nó phải tuân thủ tất cả những yêu cầu của Colreg 72 nếu không có quy định riêng nào cho phép thủy thủ phi cơ được làm trái quy tắc này . Tàu không có lượng rẽ nước được coi như một con tàu bất kể phần thân nhúng nước của nó có thực sự nhúng nước hay không. Cả những tàu chạy trên đệm không khí, tàu cánh ngầm và tàu lướt cũng được đưa vào nhóm tàu này.

Như vậy, khái niệm chung về “tàu thuyền” dùng trong Colreg 72 có thế được diễn đạt như sau: Tàu là bất cứ phương tiện hay công trình nổi nào tự hành hay có thế di chuyển một cách tự lực được hoặc với sự giúp đỡ của tàu khác.

3. Trong khoản (b) định nghĩa về thuật ngữ “tàu máy”, theo định nghĩa này thì tàu máy là bất cứ con tàu nào di chuyển bằng bất cứ thiết bị cơ khí nào, không phụ thuộc vào loại động cơ, dạng đẩy và cách bố trí chúng trên tàu.

Những tàu có cả động cơ đẩy và buồm được coi là tàu máy hay tàu buồm là tùy thuộc vào phương tiện nào được dùng để di chuyển tại thời điểm đang xét. Trong trường hợp tàu này sử dụng cả buồm và máy để di chuyển thì phải coi nó là tàu máy.

4. Khoản (c) định nghĩa về thuật ngữ “tàu thuyền buồm”, theo đó tàu thuyền buồm là bất cứ tàu nào di chuyển chỉ bằng buồm. Thuật ngữ này bao gồm cả những tàu có trang bị cả buồm và động cơ đẩy nhưng không dùng động cơ để di chuyển.

5. Khoản (d) định nghĩa về thuật ngữ “tàu thuyền đánh cá”, hiện nay tàu thuyền sẽ được coi là đang đánh cá nếu nó đang thực hiện việc bắt cá bằng lưới, dây câu, lưới vét hay bất kỳ dụng cụ đánh cá nào khác gây khó khăn cho việc điều động bình thường của nó. Chính những từ sau cùng đã thế hiện sự thay đổi có tính chất nguyên tắc của định nghĩa vừa nêu. Trong văn bản của khoản (d) đã tính đến cả những khả năng người ta sẽ đưa ra và sử dụng những dụng cụ đánh cá mới ở trên tàu ngoài lưới, dụng cụ câu và lưới vét. Như vậy, theo nghĩa của quy tắc này, chỉ chính bản thân của việc đánh cá không thôi thì chưa đủ để cho rằng một tàu là “đang đánh cá” mà còn phải tính đến việc các dụng cụ được dùng để đánh cá có làm hạn chế khả năng điều động của tàu hay không.

Tàu có thế được coi là đang đánh cá khi dụng cụ đánh cá của chúng hay chỉ một phần của dụng cụ này nằm ở dưới nước đồng thời được kết nối với tàu và làm hạn chế khả năng điều động của nó. Vì thế tàu phải được coi là đang đánh cá kể từ lúc nó bắt đầu thả lưới, dây câu, lưới vét hay các dụng cụ đánh cá đánh cá khác xuống nước cho tới khi những dụng cụ này đã được đưa lên tàu. Nếu sau khi thả dụng cụ đánh cá mà tàu không còn gắn kết với chúng nữa thì lúc đó tàu sẽ không được coi là đang đánh cá.

6. Định nghĩa từ “thủy phi cơ”: Cụm từ này được cho trong khoản (e) của điều 3. Trong khoản (e) này thì thủy phi cơ bao gồm tất cả những phương tiện bay có khả năng cơ động được ở dưới nước. Tuy nhiên, một số trong nhóm này (như tàu chạy trên đệm không khí) phải trưng những dấu hiệu đặc biệt là đèn chớp màu vàng [điều 23(b)].

7. Khoản (f) định nghĩa về thuật ngữ “tàu mất khả năng điều động”. Theo định nghĩa này, tàu mất khả năng điều động là những tàu, vì những hoàn cảnh đặc biệt nào đó, không ở trong trạng thái điều động theo những quy định của các quy tắc và do đó không thế nhường đường cho những tàu khác được.

Trước hết phải hiểu những hoàn cảnh đặc biệt là hoàn cảnh mà tàu bị hỏng hay trục trặc thiết bị động lực đẩy, chân vịt, bộ điều khiển bánh lái hay các thiết bị khác tạo nên lực đẩy và điều khiển tàu, kể cả sự hư hại thân vỏ tàu không thế tuân thủ yêu cầu của các quy tắc về điều động. Như vậy hoàn cảnh đặc biệt gồm những nguyên nhân kỹ thuật bên trong con tàu, ngoài ra cũng cần phải xem xét đến sự ảnh

hưởng của các yếu tố ngoại cảnh lên tàu , những yếu tố này có thể gây khó khăn hay làm cho tàu mất hoàn toàn khả năng thực hiện yêu cầu của quy tắc, chẳng hạn những tác động của điều kiện khí tượng thủy văn như gió, sóng, dòng chảy và băng.

Khái niệm “những hoàn cảnh đặc biệt” phải bao gồm không chỉ những nguyên nhân kỹ thuật bên trong của bản thân con tàu mà còn bao gồm cả tác động của những yếu tố bên ngoài có thế dẫn đến việc mất khả năng điều động của tàu. Đồng thời khi vận dụng cách này cần phải hết sức thận trọng, trong một hoàn cảnh nào đó, khi trưng tín hiệu “tàu mất khả năng điều động “ thì thuyền viên phải cân nhắc việc trưng tín hiệu là đúng luật.

Trong định nghĩa về thuật ngữ “tàu mất khả năng điều động” vẫn còn nảy sinh một vấn đề. Định nghĩa này nói rằng đây là một con tàu mà do hoàn cảnh đặc biệt, nó không thế điều động được theo quy định của các quy tắc và vì vậy không thế nhường đường cho những tàu khác được. Tàu mất khả năng điều động có thế chỉ là con tàu không có trách nhiệm phải nhường đường cho những tàu khác. Tuy nhiên, không phải như vậy: nếu theo các quy tắc hiện hành, một tàu có trách nhiệm phải giữ nguyên hướng và tốc độ của mình nhưng không làm được điều này do hỏng thiết bị bánh lái hay những nguyên nhân khác cũng phải có trách nhiệm thông báo việc này cho tàu phải nhường đường bằng cách trưng tín hiệu: “tàu mất khả năng điều động”. Tương tự, điều này cũng liên quan đến những tàu máy nhưng mất khả năng điều động, chẳng hạn trong khi đang thả trôi mà phạm vi tới những tàu đi ngang qua nó thay đổi nhanh v.v...

Do đó, bất cứ tàu nào đang hành trình, kể cả lúc nó không có tốc độ so với nước, trong những hoàn cảnh được điều 3 dự kiến đến đều phải trưng tín hiệu theo quy định. Tuy nhiên, tàu mất khả năng điều động nhưng đang neo cố định thì chỉ phải trưng những đèn và dấu hiệu được quy định đối với những tàu đang neo bởi vì những thông tin về việc nó neo trở thành quan trọng đối với những tàu thuyền khác. Tàu đã cởi dây buộc không dùng được máy đồng thời lại không thả neo cũng như tàu buồm khi lặng gió có thế được coi như những tàu mất khả năng điều động.

8. Khoản (g) định nghĩa về thuật ngữ “tàu thuyền hạn chế khả năng điều động”. Những tiêu chí căn bản để xác định một tàu thuộc loại này là các đặc tính công việc của chúng. Nếu trong lúc thực hiện chức năng của mình không cho phép tàu tuân thủ tất cả hay một phần yêu cầu của những quy tắc về điều động, chẳng hạn như nếu tàu đó không thế nhường đường cho tàu khác được thì nó phải được coi như tàu bị hạn chế khả năng điều động và tất cả những tàu khác cần phải nhường đường cho nó. Đồng thời cần lưu ý rằng một số trong những tàu bị hạn chế khả năng điều động nhưng lại có tốc độ khá lớn khi đang thực hiện chức năng của chúng, như tàu sân bay lúc đang phục vụ cho việc hạ, cất cánh của máy bay, tàu vừa chạy vừa tiếp nhiên liệu v.v... Tuy nhiên, cần phải nhớ rằng ngoài những tàu được liệt kê trong các khoản từ (g)(i) đến (vi), cũng có thế dựa vào nhóm này bất cứ tàu nào khác nếu do đặc tính thực hiện công việc của mình chúng bị hạn chế khả năng điều động. Về nguyên tắc, những tàu đang lai kéo phức tạp cũng được coi là tàu bị hạn chế khả năng điều động, điều này được giải thích là trong những điều kiện nhất định những tàu lai dắt loại này không thế tuân thủ tất cả hay một phần yêu cầu của các quy tắc về điều động.

Trong những chừng mực của thuật ngữ “lai kéo phức tạp” thì người ta quyết định chỉ đưa vào nhóm tàu này những tàu mà điều kiện lai dắt của chúng làm hạn chế khả năng thay đổi hướng chạy của tàu lai và đoàn lai. Tuy nhiên, cần phải hiểu sự hạn chế khả năng này như là sự bất lực của tàu trong việc thực hiện đầy đủ yêu cầu của những quy tắc về điều động, nhất là trách nhiệm nhường đường cho tàu khác. Tuy nhiên ngay cả trong trường hợp lai dắt bất kỳ nếu do điều kiện và hoàn cảnh của mình, tàu lai dắt không thế thực hiện đầy đủ yêu cầu của các quy tắc và không thế đi chệch hướng hay áp dụng những biện pháp hữu hiệu khác để tránh va thì nó phải có trách nhiệm trưng các tín hiệu quy định đối với tàu bị hạn chế khả năng điều động.

9. Khoản (h) định nghĩa về thuật ngữ “tàu thuyền bị mớn nước khống chế”. Theo định nghĩa này, tàu thuyền bị mớn nước khống chế được coi là những tàu mà do độ sâu, và bề rộng của luồng ở khu vực tàu chạy nhỏ đã làm hạn chế đáng kể khả năng đi lệch khỏi hướng đang chạy của nó. Ta cảm thấy điều 3(h) không đưa ra được giá trị cụ thế về kích thước của tàu hay mối tương quan giữa mớn nước và độ sâu hay giữa kích thước tàu và bề rộng luồng qua đó giúp thuyền trưởng có thế đưa vào nhóm tàu này những yếu tố tính toán cho những điều kiện và tình huống của từng trường hợp cụ thế.

Cần phải áp dụng những quy định về loại tàu lớn, đặc biệt là những tàu chở dầu mà khi đầy tải thì mớn nước của tàu không cho phép chúng điều động một cách thoải mái ở nơi có nhiều tàu thuyền đi lại. Điều 28 quy định những tín hiệu đặc biệt cho loại tàu này (ban đêm trưng ba đèn đỏ trên một đường thẳng đứng, ban ngày trưng một hình trụ) và tất cả các tàu không được gây trở ngại cho sự đi lại an toàn của tàu bị hạn chế bởi mớn nước, trừ tàu mất khả năng điều động hoặc tàu hạn chế khả năng điều động. Đồng thời cũng đặt trách nhiệm cho những tàu bị khống chế bởi mớn nước khi hành trình ở những vùng nước thích hợp phải đặc biệt thận trọng trong việc trưng thêm đèn hay tín hiệu phù hợp với đặc điểm trạng thái của mình lúc đó. Hiện nay tại nhiều vùng trên thế giới, IMO đã quy định những tuyến nước sâu đặc biệt cho các tàu có mớn nước lớn, trên những tuyến đó các tàu này được hưởng những quyền ưu tiên nhất định. Tuy nhiên, một tàu có thế cho rằng mình bị hạn chế khả năng điều động ở bất cứ vùng nước nào nếu tại đó mối tương quan giữa mớn nước của nó và độ sâu của vùng nước và kích thước của tàu với bề rộng của luồng hạn chế đáng kể khả năng tàu chạy khỏi hướng mà nó phải đi.

Hơn nữa, cần phải tính đến không chỉ độ sâu dưới ky tàu trên đường tàu chạy mà trước hết là dọc theo đường tàu chạy có tồn tại hay không những vùng nước có độ sâu đủ để cho phép tàu điều động tự do khi tránh va bằng cách đổi hướng. Như vậy, một tàu có thế coi mình là tàu bị khống chế bởi mớn nước nếu dọc theo hay giữa những vùng nước trên đường tàu chạy có chỗ độ sâu nhỏ đối với nó nhưng lại là bình thường đối với những tàu khác. Nếu do độ sâu ở xung quanh nhỏ làm hạn chế khả năng thay đổi hướng của một tàu và vì vậy nó không thế nhường đường cho các tàu khác, thì tàu này phải trưng những tín hiệu theo điều 28.

Vậy mối tương quan giữa mớn nước và độ sâu và giữa chiều rộng của luồng với chiều rộng của tàu là bao nhiêu thì tàu được coi là bị hạn chế bởi mớn nước? ở đây, sự đánh giá chỉ mang tính chủ quan. Thuyền trưởng xác định trong từng trường hợp tuỳ thuộc vào điều kiện và hoàn cảnh của việc chạy tàu. Mối quan hệ qua lại giữa tàu bị hạn chế bởi mớn nước và các tàu khác khi gặp nhau được quy định ở các khoản (i) và (ii) của điều 18(d).

Theo điều khoản (d)(i) của quy tắc này, bất cứ tàu nào, trừ tàu bị mất khả năng điều động hoặc những tàu bị hạn chế khả năng điều động ra, nếu điều kiện cho phép, không được gây khó khăn cho việc đi lại an toàn của tàu bị khống chế bởi mớn nước. Về phía mình, tàu bị khống chế bởi mớn nước, theo khoản (d)(ii) của điều 18, phải hành động hết sức thận trọng, phù hợp với điều kiện đặc biệt của mình. Đồng thời khi một tàu hành trình ở một vùng có độ sâu dưới ky nhỏ nhưng có diện tích vùng nước đủ rộng để thực hiện những hành động tránh va chạm thì nó không được coi là tàu bị hạn chế bởi mớn nước.

Vì trong phạm vi ý nghĩa của cụm từ "không cản trở sự đi lại " không có nghĩa là phải nhường đường nên tàu bị mớn nước khống chế không có đặc quyền theo nghĩa là các tàu khác phải nhường đường cho nó. Xác nhận cho điều này là khoản mới (f) của điều 8 được thông qua vào tháng 10/1987 của Đại hội đồng IMO, theo đó tàu nào mà khi hành trình mà các tàu khác không được gây trở ngại, khi xuất hiện nguy cơ đâm va thì nó phải thực hiện sớm những quy tắc thích hợp tuỳ thuộc vào tình huống gặp nhau, cho nên tàu đó không có đặc quyền như những tàu mất khả năng điều động và tàu bị hạn chế khả năng điều động.

10. Định nghĩa về thuật ngữ “đang hành trình” cho trong khoản (i) của điều 3, theo nghĩa rộng, có thế nói rằng tàu được coi là “đang hành trình” trên nước nếu nó không đang neo, đang buộc neo hay cập mạn một tàu khác đang bị mắc cạn, không buộc vào bờ hay các công trình kỹ thuật thủy văn (đập chắn sóng, trụ đèn v.v…), không cập mạn tàu đang neo, đang buộc vào bến, vào phao hay các công trình biển khác. Tóm lại tàu được coi là đang hành trình nếu nó không gắn chắc chắn với đất một cách trực tiếp hay qua một tàu khác hoặc một công trình thủy văn, tức là nó không có một sự dịch chuyển nào so với đất. Do đó được coi là đang hành trình không chỉ bao gồm những tàu có sự di chuyển so với nước hay với đáy do bất cứ sự tác động nào mà còn cả những tàu bị trôi dạt, thả trôi cùng với lưới và những tàu thực hiện việc điều động nào đó với neo bị kéo rê theo.

Việc chuyển trạng thái đang hành trình sang trạng thái không đang hành trình tuỳ thuộc vào việc tàu có gắn chắc với đáy, với bờ hay các công trình biển hay không. Chẳng hạn, tàu đang kéo neo sẽ bị coi là đang hành trình từ thời điểm neo hết bám đáy hay bắt đầu bò lên đáy, còn khi thả neo thì tàu không được coi là đang hành trình từ lúc neo đã ăn, tức là đã cắm chắc vào đáy làm ngừng chuyển động của tàu. Khi buộc vào bờ hay vào các công trình thủy văn thì trạng thái đang hành trình được xác định tuỳ thuộc lúc nào tàu bắt đầu hay không còn được buộc chắc chắn với bờ.

Ta hãy xem vụ đâm va giữa tàu Devousen và tàu Mayflower (năm 1979), toà án Scotland đã quyết định rằng tàu Mayflower đang thả trôi với máy đã dừng nên không phải là đang hành trình và vì vậy không phải nhường đường cho tàu Devousen đang tới gần nó từ bên mạn phải theo quy định của điều 16, tức là toà án đã miễn cho tàu Mayflower khỏi phải thực hiện quy tắc này.

Quyết định đó của toà án đã gây nên sự phản ứng rộng lớn trong giới chuyên môn và dẫn đến một loạt bài viết của các chuyên gia bác bỏ sự giải thích như vậy về thuật ngữ “đang hành trình”.

Theo yêu cầu của nhiều nước, Tiểu ban an toàn hàng hải của IMO, trong kỳ họp vào tháng 3/1980 đã xem xét lại quyết định của toà an Scotland. Các thành viên của tiểu ban đã thống nhất xác nhận rằng, một tàu đang thả trôi với máy đã tắt, tức là không có tốc độ so với nước, cần phải được coi là đang hanh trình.

Ngoài thuật ngữ “đang hành trình” ra, trong Colreg 72 còn có định nghĩa “tàu có tốc độ so với nước (còn trớn)” (điều 26,27,35). Cần phải giải thích rõ thêm về thuật ngữ “đang hành trình”, theo những định nghĩa đã nêu của thuật ngữ này thì tàu đang chạy có thế có hoặc không có tốc độ so với nước. Ví dụ, tàu máy đang thả trôi, đã tắt máy và do đó nó không có tốc độ so với nước được coi là tàu đang hành trình và phải trưng tất cả các đèn theo quy định của các quy tắc đối với tàu đang hành trình. Trong tình huống, khi có hai tàu máy đang thông thường gặp nhau, một tàu đang hành trình và có tốc độ so với nước còn tàu kia đang hành trình nhưng không có tốc độ với nước, không được dẫn đến sự ngộ nhận bởi vì trách nhiệm của từng tàu đã được nêu trong các quy tắc thích hợp xuất phát từ tình huống gặp nhau của chúng. Tuy nhiên khi tàu máy gặp tàu đang đánh cá , tàu mất khả năng điều động hay tàu hạn chế khả năng điều động, tức là những tàu mà tàu máy phải nhường đường, thì việc những tàu có đặc quyền này có vận tốc so với nước hay không sẽ có ảnh hưởng đến việc chọn cách điều động để tránh va của tàu máy.

Do đặc tính công việc của chúng, tàu đang đánh cá hoặc tàu bị hạn chế khả năng điều động có thế làm công việc của mình khi có hoặc không có tốc độ so với nước. Tàu mất khả năng điều động cũng có thế có vận tốc so với nước.

Vì thông tin về việc có hay không có tốc độ so với nước của những tàu được ưu tiên này rất quan trọng với những tàu phải nhường đường nên các quy tắc đã quy định cách thức bố trí đèn cho những loại tàu này. Những tàu mất khả năng điều động, tàu đang đánh cá và tàu hạn chế khả năng điều động (trừ những tàu quét mìn hoặc tàu lai kéo phức tạp) khi không có vận tốc so với nước thì phải trưng đèn mạn hoặc đèn lái, theo các quy định của điều 27, có một số tàu thuộc nhóm tàu này còn phải mang các đèn cột. Nhờ đó, các tàu phải nhường đường có thế biết được những thông tin về sự di động của chúng để tính toán việc điều động tránh va một cách đúng đắn hơn.

11. Trong khoản (j) định nghĩa về “chiều dài” và “chiều rộng”của tàu, chúng là phổ biến và nhớ là trong Colreg 72 , tất cả các đại lượng đo kích thước tàu đều được cho theo hệ mét.

12. Lưu ý rằng chương II của phần B của Colreg 72 chỉ phải áp dụng với những tàu nằm trong tầm nhìn thấy của nhau, khoản (k) của điều 3 đã giải thích tình huống này. Các tàu phải được coi như là nằm trong tầm nhìn thấy của nhau chỉ khi tàu này có thế nhìn thấy tàu kia bằng mắt thường. Khi phát hiện thấy tàu khác bằng radar hay các phương tiện kỹ thuật khác thì không được coi là nằm trong tầm nhìn thấy của nhau.

13. Thuật ngữ “tầm nhìn xa bị hạn chế” định nghĩa được cho trong khoản (l). Ngoài sương mù, sương mờ, tuyết rơi và mưa rào, trong các quy tắc còn nêu những nguyên nhân khác của môi trường làm giảm tầm nhìn xa như bão cát, đôi khi được quan sát thấy khi hành hải ở biển Hồng Hải và một vài vùng khác. Cũng phải kể đến khả năng hạn chế tầm nhìn do khói lan truyền từ bờ hay từ tàu khác.

Trong điều 3(l) chưa đưa ra định nghĩa về những biểu hiện của tầm nhìn xa bị hạn chế mà chỉ liệt kê nguyên nhân gây nên chúng. Điều này có quan hệ với sự không đồng nhất của khí quyển gây nên sự hạn chế tầm nhìn, kể cả việc làm giảm khả năng đo đạc của các dụng cụ quan sát, mặc dù ở một số trạng thái tầm nhìn nhất định có thế dùng radar đo đạc được khoảng cách tới các vật thế (bờ, tàu khác v.v…). Trong trường hợp này, việc đánh giá tầm nhìn sẽ chính xác hơn, như đã nêu trong điều 5(b)(vi).

Việc hành hải trong điều kiện tầm nhìn xa bị hạn chế phải tuân thủ theo những quy tắc nhất định nói về việc tổ chức cảnh giới, tốc độ an toàn, phát hiện các tín hiệu âm thanh và các việc điều động. Vì vậy, tất nhiên sẽ nảy sinh vấn đề là ở tầm nhìn xa nào thì phải giảm tốc độ, phải bắt đầu phát âm hiệu v.v... Cho đến nay, chưa có câu trả lời duy nhất và những người giải thích khác nhau lại có cách đánh giá khác nhau về vấn đề này. Thực tế, người ta cho rằng khi tầm nhìn xa cỡ 2 hải lý hay nhỏ hơn cần phải coi là tầm nhìn xa bị hạn chế. Tiêu chuẩn này dựa trên tầm nhìn xa của đèn mạn và mức nghe thấy trung bình của tín hiệu âm thanh. Trong thực tế xét xử thì người ta lại cho rằng tầm nhìn xa cỡ 3 hải lý là bị hạn chế.

Nhà giải thích người Anh A.H.Kokkroft cho rằng khi tầm nhìn xa dưới 5 hải lý thì ít ra cũng nên thận trọng và hợp lý là đưa máy về trạng thái sẵn sàng điều động.

Trong trường hợp chung cần phải xét tới tầm nhìn xa hạn chế theo phạm vi tầm nhìn của đèn hành trình của tàu . Colreg 72 , tầm nhìn tối thiểu của đèn trên tàu có chiều dài trên 50m đạt tới 3 hải lý với đèn mạn và đèn lái, tới 6 hải lý với đèn cột.

Đặc biệt là với các tàu hiện đại có kích thước và tốc độ lớn cần phải có thêm thời gian để thực hiện việc điều động tránh va. Như vậy, có thế phải tăng tiêu chuẩn của tầm nhìn xa hạn chế lên ít nhất là 3 hải lý. Trong những trường hợp có sự thay đổi của tầm nhìn xa thì luôn phải tính toán giá trị nhỏ nhất của nó và căn cứ vào đó mà áp dụng sớm và hợp lý các quy tắc hành trình và điều động trong tầm nhìn xa bị hạn chế, vì việc này chắc chắn sẽ góp phần vào việc nâng cao an toàn chạy tàu.