## IMO A.857（20）决议

**船舶交通服务指南**

**大会，**

忆及国际海事组织（IMO）公约第15（j）款关于大会对海上安全及防止和控制船舶造成海上污染的规则和指南所担负的职能；

还忆及A.158（ES.IV）号决议“关于港口咨询服务的建议案”，A.648（16）决议“船舶报告系统和船舶报告要求的一般原则，包括报告涉及危险品、有害物质和/或海上污染的事件的指南”和MSC.43（64）决议“船舶报告系统指南和标准”；

了解各国政府对其管辖区域内的航行安全和海洋环境保护方面所负的责任；

意识到一些区域提供船舶交通服务并已对航行安全、提高交通流效率及保护海洋环境作出了有益的贡献；

还意识到不少政府和国际组织要求制订关于船舶交通服务的指南；

认识到在VTS覆盖区域，海上交通的安全和效率的水平依赖于VTS同参加船舶之间的密切配合；

还认识到应用不同的船舶交通服务程序可能对从某一个VTS区域域进入另一个VTS区域的船舶的船长造成混乱；

进一步认识到如果按照国际认同的指南建立和运行VTS，海上交通的安全和效率及海洋环境保护将能得到改善。

考虑了海上安全委员会第六十七届会议制订的建议案：

1、通过本决议附件1和附件2所列的船舶交通服务（VTS）指南和VTS值班员的录取、资格和培训的指南；

2、敦请各国政府在建设、实施和运行VTS时考虑所附的指南：

3、建议各国政府鼓励在船舶航行于提供船舶交通服务的水域时船长利用此类服务；

4、废止A.578（14）决议。

## 附件1：VTS指南和标准

**序言**

1、这些指南是与SOLAS公约第V/8-2条款相关的，并描述了运行VTS和参加船舶的原则及一般操作规定。

2、缔约国政府在规划、实施和运行VTS时应考虑这些指南。

3、这些指南应与适用的船舶报告系统指南和标准（MSC.43（64））及国际航标协会（IALA）VTS手册一起使用。

**1 定义和说明**

1.1 下列术语用于船舶交通服务：

.1***船舶交通服务（VTS）*－**由主管机关实施的，用于提高船舶交通安全和效率及保护环境的服务。在VTS区域内，这种服务应能与交通相互作用并对交通形势变化做出反应。

.2 ***主管机关－***由政府设立的，全部或部分负责安全（包括环境安全）、船舶交通效率及环境保护的机关。

.3 ***VTS当局****－*负责VTS的管理、运行和协调的机关，能与参加VTS的船舶相互作用并提供安全和效率方面的服务。

.4 ***VTS区域－***正式划定公布的VTS服务水域。一个VTS区域可以分成若干分区。

.5 ***VTS中心－***运行VTS的中心。VTS的每一个分区可以有自己的分中心。

.6 ***VTS值班员－***有适当资格的，执行一项或多项与VTS服务有关的任务的人员。

.7 ***VTS航行计划－***由VTS当局和船舶的船长相互认可的在VTS区域内船舶运动的计划。

.8 ***VTS交通图像－***VTS交通图像是在VTS区域内船舶及其运动趋势情况的表象图。

.9 ***VTS服务－***VTS应至少包括信息服务，也可包括其它服务，如助航服务或交通组织服务或两者兼有。上述服务定义如下：

.9.1 信息服务是指保证船方做出航行决定时能及时获得必需信息的一种服务。

.9.2 助航服务是指协助船方做出航行决定并监视其效果的一种服务。

.9.3 交通组织服务是指在VTS区域内为防止出现危险的海上交通局面和提供安全高效的船舶通航而实施的一种服务。

.10 联合服务是指直接涉及通过VTS区域的船舶航行安全和效率的服务。

.11 *危险物品－*包括：

.11.1 在国际海运危险货物规则（IMDG规则）中分类的货物；

.11.2 在IMO国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则（IBC规则）第17章和在IMO国际散装运输液化气体船舶结构和设备规则（IGC规则）第19章中分类的物质；

.11.3 在MARPOL公约附则I中定义的油类；

.11.4 在MARPOL公约附则II中定义的有毒液体物质；

.11.5 在MARPOL公约附则III中定义的有害物质；和

.11.6 在船舶安全运输放射性原子能燃料、钚及高放射性废料规则（INF）中规定的放射性物质。

**2．船舶交通服务的一般考虑事项**

**2.1 目标**

2.1.1 船舶交通服务的目的是提高航行安全和效率以及海上人命安全，加强海上环境保护和/或改善海上交通对海岸、工地和近海装置可能产生的不利影响。

2.1.2 港口VTS和沿海VTS之间的区别需要加以明确。港口VTS主要是与进出港口的船舶交通有关，而沿海VTS主要是与经过该区域的船舶交通有关。一个VTS可以是这两种形式的组合。这两种形式的VTS提供服务的类型和等级可以是不同的；港口VTS通常提供助航服务和/或交通组织服务，而沿海VTS通常只提供信息服务。

2.1.3 实施VTS益处在于能够对船舶进行识别和监视，对船舶动态做出合适的计划和提供航行信息及帮助。它还可以帮助防止污染和对污染响应进行协调。VTS的有效性取决于通讯的可靠性和连续性以及提供好而明确的信息的能力。预防事故措施的质量取决于系统探测出现危险局面的能力和提供及时的危险报警的能力。

2.1.4 任何VTS的具体目的应根据VTS区域内的特定环境以及本指南和标准3.2中所述的海上交通容量和参数来确定。

2.2 责任和义务

2.2.1 如果两个或更多的政府对在某个特定区域建立一个VTS有共同的利益，他们应在相互之间协议的基础上发展协调的船舶交通服务。当建立协调的VTS时，它应具有统一的程序和运行机制。

2.2.2 缔约国政府或主管机关在规划和建立VTS时应：

.1 保证VTS的运行具有法律基础和VTS按照国内和国际法运行；

.2 保证制定了VTS的目的；

.3 保证指定了VTS当局并经合法授权；

.4 保证服务区域是划定并公布的VTS区域；如适合，VTS区域可能分成若干分区；

.5 根据VTS的目标来确定提供服务的类型和等级；

.6 为岸基和近海设备建立适当的标准；

.7 保证VTS当局配备了为有效实现VTS的目标而必需的设备和设施；

.8 保证根据提供服务的类型和等级以及本决议附件2所列的关于VTS值班员的录取、资格和培训的IMO指南，为VTS当局配备足够的、具有适任资格、经过适当培训并能够执行要求的任务的人员；

.9 根据提供服务的类型和等级，对VTS值班员建立适当的资格和培训要求；

.10 保证可以提供VTS值班员培训；

.11 指导VTS当局根据有关IMO决议运行VTS；

.12 建立关于违反VTS管理要求的政策，并保证该政策符合国家法律。该政策应考虑到技术缺陷的影响，并应适当考虑其所导致的异常情况。

2.2.3 VTS当局在运行VTS时，应：

.1 保证符合VTS的目标；

.2 保证满足由主管机关制定的关于服务等级、值班员资格和设备的标准；

.3 保证按照IMO的相关决议运行VTS；

.4 如适当，保证VTS运行与船舶报告和定线制、航标、引航和港口营运相协调；

.5 如适当，考虑引航员既是VTS用户又是信息的提供者；

.6 保证在指定的无线电频率保持连续守听，并在VTS运行时间内可获得所有公布的服务；

.7 保证建立日常和紧急状态下的操作程序；

.8 及时向航海者提供在VTS区域内需要达到的要求和遵循的程序的详细资料。该信息应包括要求或希望参加VTS服务的船舶种类；用于报告的无线电频率；适用区域；提交报告的时间和地理位置；要求的报告格式和内容；负责运行该服务的VTS当局；向参加船舶提供的任何信息、建议或指令；可用的服务类型和等级。这些信息应在适当的航海出版物和“世界VTS指南”\*中公布。

2.2.4 按照VTS指令而发生事故的责任是很重要的考虑事项，它只能根据国家法律逐件地予以处理。相应地，VTS当局应考虑因为VTS值班员未能履行他们的职责而导致航运事故的法律含义。

2.2.5 缔约国政府应保证悬挂其国旗的船舶遵守船舶交通服务的要求，接到悬挂其国旗的船舶违反VTS要求通知的缔约国政府应向发出通知的政府提供采取的任何适当行动的详细资料。

2.3 VTS服务

下列关于VTS提供服务的指南应加以考虑：

2.3.1*信息服务*是在固定时间或在VTS认为必要或应船舶请求时通过广信息播所提供的服务，可以包括例如位置、识别和其它交通意图的报告；水道状况；天气；危险；或任何其它可能影响船舶通过的因素。

2.3.2 *助航服务*在困难的航行或气象条件下或船舶出现故障时是非常重要的。该服务通常是在应船舶请求或VTS认为必要时提供。

2.3.3 *交通组织服务*关系到交通的操作性管理和提早制定船舶动态计划以防止出现拥挤和危险局面，尤其是与高的交通密度或可能影响其它交通流量的特殊交通动态有关。该服务还可以包括根据动态优先级别、空间分配、VTS区域内船舶动态强制报告、遵循的航路、遵守的航速限制或VTS当局认为必要的其它适当措施，来建立和运行交通许可制度或VTS航行计划制度或两者的结合。

2.3.4 当VTS被授权向船舶发布指令时，这些指令应只是导向性的，具体的执行细节，如：操舵角度或主机操纵，要留给船上的船长或引航员来决定。应该注意的是VTS操作不要侵犯船长指挥船舶安全航行的责任或扰乱船长和引航员之间的传统关系。

2.3.5 VTS区域可被分成若干分区，但应尽可能少。覆盖区域或分区的界线不应处位于船舶通常要改变航向或操纵，或接近会聚水域、航路会合处或交通交叉口的地方。在覆盖区域或分区内的VTS中心应使用名称识别。界线应标明在适当的航海出版物和“世界VTS指南1”。

1**参见关于IALA/IAPH/IMPA世界VTS指南的MSC586号通函。**

2.4通信和报告

2.4.1 VTS当局和参加船舶之间的通信应根据船舶报告系统指南和标准进行，并应只限于对实现VTS目标具有重要意义的信息2。如可能，应使用IMO标准航海通信用语。

2**参见关于船舶报告系统指南和标准的MSC.43（64）决议的2.2节：通信。**

2.4.2 任何发给船舶的VTS信息应清楚地表明是否有信息、建议、警告或指令。

**2.5 组织**

2.5.1 VTS的组成部分

为了执行要求的工作，VTS组织要求具有足够的人员、房屋、仪器及管理运行和各因素之间相互作用的程序。每一方面的要求由VTS区域的特殊自然环境、交通密度和参数以及提供服务的类型来确定。还应考虑建立备用设施来维持可靠性和可用性的期望水平。

2.5.2 根据提供的服务所进行的工作

2.5.2.1 在其服务区域内，VTS应在所有时间都能获得综合了影响交通的所有因素的总的交通概况。VTS应能编制交通图像，以作为对其服务区域内交通形势变化做出反应的基础。该交通图像使VTS值班员能够评估形势和做出相应的决断。应采集数据来编辑交通图像。这包括：

.1 关于航道情况的数据，如水文气象条件以及航标的运行状态；

.2 关于交通情况的数据，如船舶位置、动态、识别和有关操纵、目的地和路线的意图；

.3 船舶报告要求的船舶数据以及在必要时，为保证VTS有效运行的其它附加数据。\*

**\*参见关于船舶报告系统指南和标准的MSC.43（64）决议。**

2.5.2.2 船舶和VTS之间进行通信的船舶报告应被作为所需数据的主要来源。

2.5.2.3 为了对在VTS区域内交通形势的变化做出反应并决定相应的行动，获得的数据应被处理和评估。通过评估得出的结论应通知参加的船舶。从VTS传感器和交通图像得到的航行信息与包含了职业见解的航行建议之间应有区别。

2.5.3 操作程序

当涉及操作程序时，内部程序和外部程序应有区别。内部程序包含操作设备、人员间的相互影响及数据的内部传送和分配。外部程序包含与使用者和联合服务之间的相互作用。包含日常工作的程序与包括应急计划（如搜救和环境保护行动）的程序之间也应有一定的区别。所有操作程序，包括日常和应急，应以手册记载，并作为正式培训课程的组成部分。对程序的遵守应加以监视。

2.5.4 数据库

若需要运行该服务，VTS当局应具有一个能够对收集的数据进行保存、修改、补充和检索的数据库。任何保存在系统中以便进一步使用的数据，应只是通过有选择性的和安全的方式获得。

2.6 参加的船舶

2.6.1 航行在提供船舶交通服务区域的船舶，应使用这些服务。根据有关规则和规定，加入VTS可以是自愿的或是强制的。当不要求强制加入时，应允许船舶使用VTS。

2.6.2 船长决定船舶的实际航行和操纵。无论VTS航行计划，还是对航行计划请求的或认可的修改，都不能代替船长对船舶实际航行和操纵的决定权。

2.6.3 与VTS和其它船舶之间的通信应根据ITU和SOLAS公约第IV章的程序在指定频率上进行，尤其当通信是关于船舶操纵意图时。VTS程序应规定要求的通信和被监听的频率。在进入VTS区域之前，船舶应提交所有要求的报告，包括报告船舶故障。在通过VTS区域过程中，船舶应遵守有关管理规则和规定，保持在指定频率上的连续守听，如果与VTS当局协调制定了航行计划，则应报告船舶对认可的航行计划的背离。

2.6.4 船舶应向VTS中心报告任何观察到的航行危险或污染。

2.6.5 当船舶相应的通信设备完全失效时，船长应尽力通过船上可用的任何其它通信手段通知VTS中心和其它邻近船舶，告知其不能在指定频率上通信。如果技术故障导致船舶不能加入或继续加入VTS，则船长应在船舶航海日志中记载不能加入或继续加入VTS的事实和原因。

2.6.6 船舶应配备有关所进入的VTS区域的出版物，载明有关识别、报告和/或指令的详细的管理规则和规定。

**3．关于规划和实施船舶交通服务的导则**

**3.1**规划和实施VTS的责任。规划和实施船舶交通服务或对服务进行修改是缔约国政府或主管机关的责任。

**3.2 关于规划船舶交通服务的导则**

3.2.1当地实施交通管理的需求应进行仔细的调查和通过分析严重事故、评估危险程度及咨询当地用户来确定。如果考虑危险程度认为可建立VTS，而且认为交通监视及VTS当局和参加船舶之间的相互作用是重要的，则作为重要的交通管理手段，应考虑实施VTS。

3.2.2 VTS特别适用于可能包含下列任何情况的区域：

.1 高交通密度；

.2 载运危险货物的交通；

.3 相互冲突和复杂的航行模式；

.4 困难的水域地形、水文和气象条件；

.5 移动的浅滩和其它当地危险；

.6 环境方面的考虑；

.7 船舶交通给其它海上活动带来的干扰；

.8 有海上严重事故的记录；

.9 在适当情况下，在毗邻水域现有的或已规划的船舶交通服务以及在邻国之间需要相互配合；

.10 狭窄航道、港口配布、桥梁和那些可能限制船舶前进的类似区域；

.11 因为该区域港口或近海码头的发展或近海勘探和开发引起交通模式的改变或可预见的改变。

3.2.3 在进一步决定建立VTS时，缔约国政府或主管机关还应考虑本指南和标准2.2节所述的责任和所要求的技术和专门知识的可用性。

**3.3 船舶交通服务的进一步导则**

3.3.1 VTS当局在规划将要建立的VTS时，应使用可获得的，由相应的国际组织或协会准备和出版的手册。

3.3.2 进一步的详情应查阅下列参考资料：

.1 IMO船舶报告系统指南和标准（MSC.43（64）决议）

.2 船舶报告系统的一般原则和船舶报告要求，包括报告涉及危险货物、有害物质和/或海上污染的事件的指南（A.851（20）决议）

.3 IALA船舶交通服务手册

.4 IALA/IMPA/IAPH 世界VTS指南