

交通行政执法人员岗位培训系列教材

Jiaotong Tongxin Fagui

交通通信法规

交通部教育司组织编写

交通行政执法人员岗位培训教材编审委员会审定

人民交通出版社

内 容 提 要

本书为交通通信行政执法人员岗位培训教材之一。本书从交通通信行业的实际出发,系统阐述了交通通信法规,重点讲述了台站设置、频率、电台执照、呼号识别等无线电管理内容。在编写方法上,注重理论与实践相结合,符合交通通信实际,具有较强的可读性和说服力。

本书可供交通通信行政执法人员岗位培训使用,并适用于交通通信技术、业务管理人员普及、宣贯交通通信法规之用。

交通行政执法人员岗位培训系列教材

交通通信法规

交通部教育司组织编写

交通行政执法人员岗位培训教材编审委员会审定
责任印制 张凯 版式设计 崔凤莲 责任校对 张捷

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本 $787 \times 1092 \frac{1}{32}$ 印张 3.25 字数 76 千

1998年8月 第1版

1998年8月 第1版 第1次印刷

印数 001—750册 定价 8.50元

ISBN 7-114-03070-3

U·02207

交通行政执法人员岗位培训教材

编审委员会名单

- 主任 洪善祥 交通部副部长
- 副主任 张忠晔 交通部体改法规司副司长
- 沈以华 交通部教育司副司长
- 委员 (以下按姓氏笔画排列)
- 凤懋润 交通部公路管理司副司长
- 许如清 交通部财务会计司副司长
- 关瑞华 交通部水运管理司副司长
- 刘德洪 交通部船舶检验局副局长
- 陈建成 交通部通信中心主任
- 宋家慧 交通部安全监督局副局长
- 何捷 交通部人事劳动司司长助理
- 徐光 交通部基建管理司司长助理

交通通信行政执法人员岗位培训教材 编审组名单

组 长 陈建成

副组长 李来兴

成 员 徐家庆 黄明辉 朱德铭

前 言

交通通信行政执法人员岗位培训系列教材,即《交通通信法规》、《交通通信业务知识》(水上)、《交通通信业务知识》(公路)、《交通通信技术》和《交通通信行政执法人员职业道德》是根据交通部交体法发[1996]36号文和交通部交教发[1996]1079号《关于印发 交通行政执法人员岗位培训教学计划与教学大纲 的通知》要求编写的。这是交通通信管理干部队伍建设中的一件前所未有的大事。我们相信,通过培训,将会进一步提高交通通信行政执法队伍的整体素质,对造就培养一支具有文明服务意识,又有专业知识和法律知识的交通通信行政执法队伍,具有十分重要的现实意义。

交通通信行政执法人员岗位培训系列教材编写工作得到了有关省、自治区、直辖市交通厅(局、委、办)和航管部门的大力支持。中国交通通信中心陈建成主任、通信导航管理处李来兴处长以及部教育司曹淑俭同志对教材编写工作给予了及时指导,付出了很大精力。

本书由中国交通通信中心李来兴处长和朱德铭高工担任主编,由中国交通通信中心主任陈建成主审。在教材即将出版发行之际,我们谨向本书的主编、主审和参加审定教材的有关专家朱金发、陈良志、侯福行、徐家庆、裘富祥、王积勤、刘经美、张来保、唐信源、吴国池、苏本征、卜启鸿等同志以及给予教材编写工作以支持的所有专家表示衷心的感谢和敬意!

由于教材编写工作任务重、时间紧,教材的不足之处在所难免,希请广大读者不吝指正,以臻完善。由于在教材即将交付出版时《交通通信管理规则》和《交通无线电管理规则》尚在审批中,本教材如有与《交通通信管理规则》和《交通无线电管理规则》不一致之处,应以上述两个规则为准。

交通通信行政执法人员
岗位培训教材编审组
1997年11月

目 录

第一章 交通通信法规概述.....	1
第一节 交通通信综述.....	1
第二节 交通通信法规体系.....	6
第三节 交通通信法规概述.....	8
思考题	10
第二章 交通通信管理机构与职责	11
第一节 我国交通通信管理机构的历史沿革	11
第二节 交通通信管理机构职责	13
第三节 交通通信管理机构的法律地位	19
思考题	20
第三章 无线电台(站)的设置和使用	21
第一节 设置使用无线电台(站)的原则	21
第二节 设置使用无线电台(站)应具备的基本 条件	21
第三节 无线电台(站)的设置	24
第四节 无线电台(站)的使用与管理	27
第五节 无线电通信保密	30
思考题	32
第四章 无线电频率管理	33
第一节 波段划分	33
第二节 频率划分表	34
第三节 无线电频率指配	35
第四节 用户使用频率应遵守的有关规定	35

第五节	无线电干扰与干扰处理	36
思考题	39
第五章	无线电台执照及呼号、识别的管理.....	40
第一节	无线电台执照种类	40
第二节	船舶无线电台执照核发程序	40
第三节	船舶无线电台执照的管理	41
第四节	无线电台呼号、识别的管理.....	42
思考题	43
第六章	通信导航设备管理	44
第一节	通信导航设备管理的一般原则	44
第二节	交通系统无线电发射设备购置进口的 管理规定	45
第三节	通信导航设备事故的分类与处理	45
思考题	47
第七章	无线电管理监督检查	48
第一节	无线电管理监督检查的原则	48
第二节	无线电管理检查员应具备的基本条件	48
第三节	无线电管理检查员职责范围	49
第四节	无线电管理检查员的权利与义务	49
思考题	51
附录一	中华人民共和国无线电管理条例	52
附录二	无线电管理监督检查办法	62
附录三	关于交通部无线电管理委员会更名为交通部 无线电管理领导小组的通知	69
附录四	关于印发《交通通信 800MHz 集群系统 频率的申请核配和使用的规定》的通知.....	72
附录五	海上移动通信业务标识管理办法	75
附录六	关于发布《船舶无线电台执照核发办法》的	

	通知	80
附录七	关于发布《交通通信导航设备管理规则》的 批复	83

第一章 交通通信法规概述

交通通信法规是调整在交通通信活动中形成的各种社会关系的法律、法规的总和。因此,在概述交通通信法规以前,有必要对交通通信作一简要的描述。

第一节 交通通信综述

交通通信是指专门用于交通系统的通信,其通信设施包括交通部自建、合建或租用的各种通信设施。

交通通信网是指有多个通信点互相联接的一个以上通信信道的交通专用通信的总体。交通通信网是交通运输事业的一个重要组成部分,也是国家通信网的一个很重要的组成部分。

交通通信承担了交通专用通信的任务,同时又承担了我国水上公众通信的任务;交通通信主要分为水运通信和公路通信两大类,其水运通信包括船岸通信、港区通信和港港间的长途通信;公路通信包括移动通信、地区通信和长途通信。

我国的交通水运通信起源于清朝末年出现的船岸通信。1949年解放之前,海岸电台是由电信局经营的,它开放国际国内船舶电报业务和旅客电报业务;一些私营航运企业也设立了自己的江、海岸电台,为本企业的船舶开放人工电报、承办旅客电报业务。1949年新中国成立后,国家接管了旧电信局所属的江、海岸电台,同时也接管了私营航运企业的江、海

岸电台,改称为航务电台。1953年,奉当时的政务院财经委员会命令,确定把中央邮电部所属的23座江、海岸电台移交给交通部,与交通部所属的30座航务电台合并,统称为江、海岸电台,由交通部统一领导、统一管理,并明确江、海岸电台为陆地对江、海船舶通信的唯一机构,同时承担我国水上公众通信的任务。

自从交通部统一管理江、海岸电台以来的40多年时间,交通通信经历了恢复、调整、发展三个阶段。

现我国沿海有中、高频海岸电台44座,承担着国内、外水上运输生产调度指挥和公众通信的任务。在华北、华东、华南沿海分别以天津、上海、广州海岸电台为中心,组织了华北、华东、华南沿海海域的船舶通信网,并组织了通达印度洋、太平洋、大西洋、地中海海域的近洋和远洋通信网。海岸电台的人工或半自动方式是将发自船舶的AIA电报经邮电公众通信网通达国内和世界各地用户,上海、广州、天津海岸电台还开放单边带无线电话和窄带直接印字电报业务,可以人工或半自动方式将船舶电话、电报转到国内和世界各地用户。

沿海开放公众业务的海岸电台,在其工作时间内,均在500kHz国际无线电报遇险和呼叫频率,以及2182kHz和156.8MHz国际无线电话遇险和呼叫频率上保持连续不断的值守,处理遇险、紧急和安全通信业务。同时,海岸电台还以AIA方式向船舶提供有关安全的特别业务,如气象报告、报时信号、冰况报告、临时无线电信标信号等等。在沿海港口还设有甚高频无线电话台,对国内、外船舶开放公众通信;1991年6月在北京建成A型海事卫星地面站;1993年7月建成C站;1997年1月M站投入试运行;1997年3月B站投入试运行;1997年底,Mini—M站投入运行。海事卫星地面站的建成与运行,实现了印度洋、太平洋海区的船岸自动通信。我国

海上船岸通信网已初具规模,对航运生产调度指挥、航行安全保障都做出了巨大的贡献。

1979年国际海事组织(IMO)召开了国际海上搜救大会,通过了《1979年国际海上搜寻与救助公约》和《发展全球海上遇险与安全系统》的决议。同年,IMO第十一届大会又通过了修改的《发展全球海上遇险与安全系统》的A.420(XI)号决议,决议提出建立“未来全球海上遇险与安全系统(FGMDSS)”。1986年第32次无线电分委会决议去掉FGMDSS中的F,成为“全球海上遇险与安全系统(GMDSS)”。

1987年世界无线电行政大会(WARC-87)通过了第331号决议,决定采用全球海上遇险与安全系统(GMDSS)的条款及继续使用现行的遇险与安全条款。这次大会对《无线电规则》作了修改,增加了新九章“全球海上遇险与安全系统(GMDSS)”,并且修改后的第九章保留了现行的遇险与安全条款,这样就形成了新老系统并存的局面,这对交通通信从通信方式、操作程序、通信时效、自动化和通信人员技术业务培训都带来了一场深刻的技术革命。对船岸电台值守、设备配备原则、无线电值班员证书颁发条件和培训标准等等一系列管理法规都需要制定或修订。

一、现行的海上遇险与安全系统

现行的海上遇险与安全系统受1974年海上人命安全公约、1983年及其以前的修正案的规定所约束,是基于使用MF和VHF频段的收发信机,主要采用摩尔斯报(500kHz)无线电话(2182kHz和156.8MHz)和EPIRB(2182kHz或156.8MHz)几种通信方式为基础的,其遇险报警是针对本船附近海域航行的船舶和电波能够到达的海岸电台,由于不能提供远距离报警(一般不超过100~150海里),其遇险报警

主要是通过船对船的遇险报警来实现的。

我国现行的海上遇险与安全系统基本框架是建国初期形成的,建国以来,随着水运事业的发展,该系统也得到了相应的发展,到目前为止已有 20 座岸台在无线电报国际遇险频率 500kHz 上全时值守,有 11 座岸台在无线电话国际遇险频率 2182kHz 上全时值守,有 29 座岸台在 VHF 国际遇险安全频率 156.8MHz 上全时值守。并要求所有 1600 总吨及其以上的船舶必须配备具有 500kHz 收、发能力的中频设备以及合格的无线电报务员;所有 300 总吨及其以上的船舶应能在 2182kHz 和 156.8MHz 这两个遇险报警频率上具有无线电话收、发能力,另外救生艇应配备中频设备。

二、全球海上遇险与安全系统(GMDSS)

1988 年 10 月,国际海事组织召开了扩大的海安会(MSC)即外交大会通过了《1974 年国际海上人命安全公约》1988 年修正案,决定全世界从 1992 年 2 月 1 日起开始实施 GMDSS,并于 1999 年 2 月 1 日过渡完毕,完全实施 GMDSS。该修正案对“SOLAS”公约的第四章作了相应修订,对船舶无线电设备配备标准及值班规定作了新的说明和要求。

全球海上遇险与安全系统是 IMO 为了改进现行海上遇险与安全通信,最大限度地保障海上人命财产安全而建立的新的搜救通信程序,同时也用来进一步改进常规海上通信的全球性通信网络。当海上发生遇险事件时,遇险船舶可立即实现可靠的船至岸或船至船的遇险报警;岸上的搜救机构(SAR)和遇险船舶附近的其他船舶能够立即得到遇险报警,并能对遇险船舶进行识别、定位,以最短的时间延迟进行遇险协调通信、搜救现场通信;系统还提供广泛的必要的预防措施,能定时发布各种海上安全信息如气象预报、航行警告等;

另外船舶可利用满足 GMDSS 要求的通信设备 ,在各自的航行区域内 ,可靠地完成日常通信。

1991 年 ,经国家计委批准 ,决定建设我国海上遇险和安全系统工程。该系统包括国际海事卫星通信系统、低极轨道搜救卫星报警测位系统、地面无线电通信系统、陆上搜救协调通信网、奈伏泰斯系统和船位报告系统。

1. 国际海事卫星通信系统

在原有的 2 套 A 标准岸站和 2 套 C 标准陆上地球站的基础上 ,再建 2 套 B 标准和 M 标准岸站。

2. 低极轨道搜救卫星报警测位系统

在北京建设 1 座搜救卫星终端站(LUT)和一个任务控制中心(MCC)。 MCC 和中国海上搜救协调中心(MRCC)同址。根据 SOLAS 74/88 要求 ,公约船必须于 1993 年 8 月 1 日前安装卫星紧急无线电示位标(S. EPIRB)。有关对卫星紧急无线电示位标的管理 ,交通部曾以《关于加强船用卫星紧急无线电示位标管理的通知》(91)交信字 729 号)和《关于加强船用卫星紧急无线电示位标管理的补充通知》(交无委发(1995)510 号)作了规定。

3. 地面无线电通信系统

上海岸台将建成作为参加第七搜救区(西北太平洋海区)的高频数字选择性呼叫国际值班台 ;由上海、广州、天津岸台对距岸 400 海里以外的中外船舶的呼叫承担兼容值守任务 ;由 8 座岸台提供距岸 100~400 海里水域的链状覆盖 ,对中外船舶的呼叫承担值守任务 ,由 18 座岸台提供距岸 100 海里水域的链状覆盖 ,对国内外船舶的呼叫承担值守任务 ;有 12 座岸台对部分重要港口 25 海里以内的国内外船舶承担值守任务。

4. 陆上搜救协调通信网

陆上搜救协调通信网建设成两级通信网(一级通信网和二级通信网),一级通信网由中国海上搜救中心与省级海上搜救分中心及各省省级海上搜救中心相互间电路和设施构成的通信网络;二级通信网是指省级海上搜救分中心及有关单位之间的电路和设施构成的通信网络。

5. 奈伏泰斯系统

在大连、上海、福州、广州和三亚台开放奈伏泰斯业务,用英语定时发布海上安全信息。对于奈伏泰斯的播发问题,交通部曾以《关于我国海岸电台播发奈伏泰斯(NAVTEX)有关事项的通知》(92)交通信发466号文)作了具体规定。

6. 船舶报告系统

在上海建一个船舶报告计算中心,并在主要港口建8个端站。

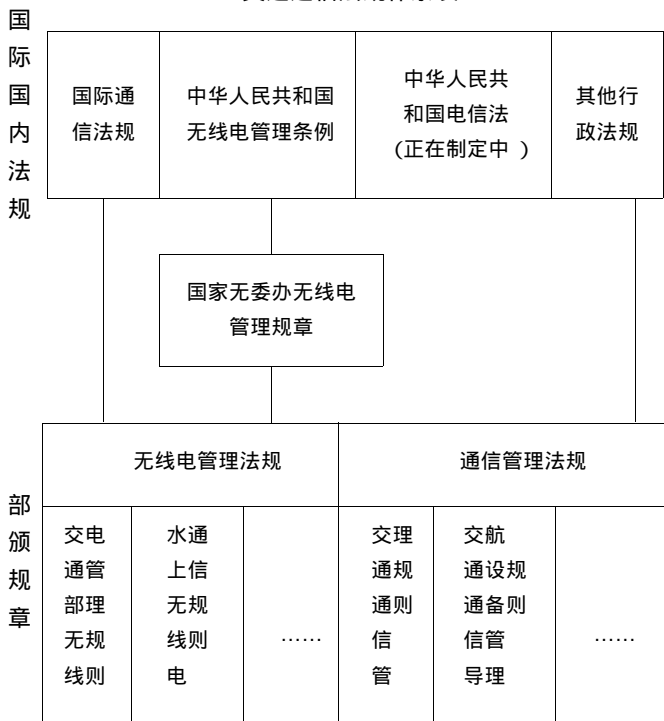
第二节 交通通信法规体系

随着信息社会的到来,交通通信作为交通部公路主骨架、水运主通道、港站主枢纽和交通支持系统中的支持保障系统,其信息传输和交换的地位与作用越来越重要,为将交通通信管理纳入法制化轨道,使交通通信管理活动有法可依,有法必依,把国家及交通部有关通信管理的方针政策具体化、条文化,及时调整交通通信管理工作的方向,有必要对交通通信法规体系加以研究。

交通通信法规是调整在交通通信活动中形成的各种社会关系的法律法规的总和,所谓在交通通信活动中形成的各种社会关系,是指在设置使用无线电台(站)、无线电频率管理、无线电台执照和呼号、识别的管理、通信操作程序和通信守则、通信导航设备管理、无线电管理监督检查以及奖励与惩罚

等过程中形成的各种关系 ,主要包括通信管理部门之间、管理部门与使用部门之间的关系 ,其中有上下级之间的行政关系 ,有行业部门之间的业务领导与指导关系 ,有同级之间的协调、协作关系以及由此产生的其他经济利益关系、民事关系等。

交通通信法规体系表



如同交通通信是整个交通部三主一支持中的支持保障系统一样 ,交通通信法规体系是指它在我国社会主义法律体系中所处的位置以及与其他部门法规之间的关系。

一部完备的交通通信法规体系 ,应以《中华人民共和国电信法》(正在制定中)和《中华人民共和国无线电管理条例》为

主要法规,并考虑到与通信管理有关的行政法(包括行政处罚法、行政复议、行政执法监督)、水上交通安全法等法规中的适用条款,辅以若干国际法规形成一个门类齐全、结构协调、功能合理、层次分明、动态开放的交通通信法规整体。

第三节 交通通信法规概述

上节我们讲述了交通通信法规体系,由交通通信法规体系表可见,交通通信法规包括两部分,即无线电管理法规和通信管理法规。无线电管理法规依据中华人民共和国无线电管理条例、国际电信联盟有关规定、其他与通信有关的行政法规和国家无线电管理的有关规章并结合交通无线电管理的实际制定的,通信管理法规是依据《中华人民共和国电信法》(正在制定中)、国际通信法规和其他与通信有关的行政法规,并结合交通通信行业管理特点制定的。1992年,交通部对建国以来的法规作过清理,目前主要的交通通信法规有:交通部无线电管理法规,交通部通信行政管理法规。

一、交通部无线电管理法规

1. 交通部无线电管理规则(81)交信字 350号

注 在《中华人民共和国无线电管理条例》颁布后,交通部对此作了修改,1996年已完成定稿,目前正在报批中。

2. 船舶无线电台执照核发办法 (89)交无委字 75号

3. 关于颁发《水上无线电通信规则》的通知 交无委发(93)201号

4. 海上移动通信业务标识管理办法 交通部 1993年第7号令

5. 关于印发《交通通信 800MHz 集群系统频率的申请核