

長江避碰規則

(一九六〇年)

人民交通出版社

長江避碰規則

(一九六〇年)

人民交通出版社

本規則經中華人民共和國交通部
批准，由長江航運管理局公布施行，
于1960年四月一日零時起開始生效。

長江避碰規則

(一九六〇年)

*

民交通出版社出版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可証出字第〇〇六號

新華書店發行

北京市印刷一廠印刷

*

1960年2月北京第一版 1960年4月北京第二次印刷

開本：737×1092毫米 印張：發張插頁14

全書：18,000字 印數：28,001—69,000冊

統一書號：15044·5210

定價(8)：0.30元

关于公布長江避碰規則的通知

随着工农业运输生产的发展，特别是1958年大跃进以来，原有的航行規章已不能滿足长江运输生产高速度发展的要求，根据安全工作，規章制度必須为大跃进服务，以保証高速度，又安全，既高产，又优质的精神，我局在党委领导下，于今年二月份組織专门力量，收集了几年来預防事故的經驗教訓和羣众对規章制度执行过程中的意見，将原航行規章进行了合併修訂，拟出了“长江避碰規則”（草稿）遵照党所提出的“领导、技术人員、羣众”三結合的方法，分發沿江各省、各分局、港、各輪艇广泛組織討論，征求意见，进行了初步修改后，又提交今年五月份中央交通部全國安全工作會議进行討論修改，今年七月份交通部在北京又召开了长江避碰規則討論會議进行細致修改后，又提交今年八月份长江全綫运输多級干部會議广泛征求意见討論修改，前后近一年時間，經過上下反复討論修改，最后报呈交通部審查，并于1959年12月11日奉中华人民共和国交通

部海督(59)孙字261号文批准,决定长江避碰規則自1960年4月1日起公布实施,1954年元月交通部批准公布的长江航行暂行章程、长江輪船拖帶暂行規則、以及几年来有关长江航行避讓及信号等方面的所有临时規定同时廢除。

在长江避碰規則中,虽然結合长江实际情况,規定了在航行中誰是让路船,誰是义务船,又根据不同类型的船舶、不同河道,应当采取各种不同的避让方法作了原則規定,但是应当認識到水上运输的客观环境是錯綜复杂的,必須要发揚共产主义大协作精神,对于能否正确运用規則,确保航行安全,关键在于我們是否依靠党的領導,听党的話,政治挂帅、依靠羣众,党指向那里,就作到那里,只要坚决接受党的領導,通过羣众路綫、三結合的工作方法,使羣众能自覺的掌握規章和認真貫徹执行,就能夠提高操作技术,运用既有經驗、保証大跃进,又安全;反之,不依靠党,不依靠羣众,仍用一长制的思想領導,不听党的話,規章制度再多、再好,貫徹不下去,也不能正确的运用,安全航行无法得到保障,就必然产生違章、搶航、搶漕、不主动避让等不安全現象,以致造成事故不断发生,这充分說明規章虽

然作了明文規定，不依靠黨的領導，思想上不政治掛帥，沒有樹立高度的政治責任感，規章規定再明確，也不會得到正確的貫徹，為此，廣大海員必須認識到我們擔負着光榮的人民航運事業重大責任，保證安全是關係着人民生命財產政治利益，要求全體船員在黨支部的領導下，必須認真組織學習，反復熟記，領會規則精神，特別是信號，避碰規定等，希望各輪在第一季度安排一定時間學習，同時要大張旗鼓的進行宣傳，作到船岸全體職工人人皆知，個個熟記。學習後進行考試，以確保1960年4月1日順利施行。

長江航運管理局

1959年12月27日

目 录

前 言	5
第一章 定义	9
第二章 信号和航速	11
第三章 航行避讓規則	31
第四章 附則	40
附圖	41

長江避碰規則

前 言

長江避碰規則，經過廣泛的征求意见，反復修改，呈報中華人民共和國交通部批准公布，於1960年四月一日零時起開始生效。1954年元月交通部核准公布的原長江航行暫行章程、長江輪船拖帶暫行規則，以及最近幾年來有關長江航行避碰及信號等方面的臨時規定同時廢除。

長江避碰規則是在原長江航行章程的基礎上，根據長江幾年來運輸生產發展的需要，結合歷來預防事故的經驗教訓，重新予以修訂公布，以確保安全航行，在文字結構上盡量做到通俗、易懂、簡單、責任明確，便於記憶。

本規則共分四章，其中又以第二、三章為規則中的主要部份，為使廣大船員了解本規則編排意圖和領會規則的精神起見，特扼要的敘述本規則中的幾個要點：

1. 本規則重點放在避碰，保證安全航行，刪

去过去包罗万象的条文，和与避碰关系不大的繁文縟节，成为名实相符的避碰規則。

2. 增加条款中的附注和說明，把有关号灯、号型的規格、构造、装置、性能等方面的要求，都列在附注內，不列入条文中，使条文詞句更加簡練有力。这些附注說明，虽然不是条文的主体，但属于条文的引伸部分，与条文发生同样的效用，学习时应与条文并重，不应疏忽。

3. 条文中尽量考虑到現在小型机动船和人力船及帆船条件的可能与需要，从实际上提出要求，便于貫徹执行，特别是在避碰信号設備上，争取落实可行。

4. 在編排上精簡条款，只要是同一避碰操作范围，把机动船与人力船，帆船，竹、木排合并在一个条款內，使船員在知道自己如何操作的同时就領会到对方应如何操作，不再分門別类，增加条款；也便于記憶。

5. 为了弥补过去避讓信号上的缺点，簡化声号，删除混淆信号，特别是避讓上的汽笛声号，由于受逆风的影响往往不能使对方清晰听到，本規則确定同时使用紅綠閃光灯，这样可以弥补汽笛缺陷，使两船避讓上会更有助于互相正确了解对

方避讓意图。

6. 避碰規則中虽然充分闡明了讓路船与被讓路船的义务和权利，但在航行中可能造成碰撞的客觀环境是錯綜复杂的，本規則所規定的避讓方法上，在某些条文中还帶一些原則性的規定。为了正确运用避碰規則，除要求船員严格遵守本規則外，还要求每个船員在思想上要政治掛帅，树立爱护国家人民生命财产的政治責任感，發揮相互間的大协作精神，不論在任何情况下，应当本着保証船舶安全航行原則，在可能条件下，积极主动的及早采取防止碰撞事故发生的一切有效措施。

本規則公布后，希望每个船員認真学习；反复熟記，領会精神，不致于临危时惊惶失措而发生事故。如果，由于我們工作中任何疎忽，或者不負責任行为而发生事故就会給国家人民财产造成不可弥补的損失，影响社会主义建設。

本規則公布后，在长江各港口及各航段可以制訂特殊补充規訂，或实施細則，但必須与本規則的基本原則相同，并且不可以与本規則各条規定有所抵触。

本規則公布后，虽适用于长江干綫上，但为

了使船員記憶上及習慣上方便，建議沿江各省在制訂長江各支流的航行規章時，尤其在信號、聲號等的規定上應當與本規則相同。

第一章 定 义

第 一 条

(一) 一切船舶和竹、木排在长江通航干綫上(宜宾到宝山, 包括松滋河在內) 都应当遵守本規則。

(二) 不論天气怎样, 从日落到日出, 一切船舶和竹木排, 都应当遵守本規則有关号灯的規定, 掛置号灯; 在这段時間內, 凡是可能和規定号灯相混淆或者减弱号灯的視程、显著性能, 或者妨碍正常了望的灯光, 都不可以显示。

(三) 本規則中常用的辞句都应当作如下解释:

1. “船舶” —— 包括各种船艇和水上其他运输工具, 但不包括竹、木排;

2. “机动船” —— 是指用机器推动的船舶; 机动船用帆而不用机器推动时, 应当当作帆船; 机动船用机器推动时, 不論用不用帆, 应当当作机动船;

3. “人力船” —— 是指用人力或者用人力操

作的工具推动或者拉动的船舶；

4. “帆船”——是指用风力推动的船舶；帆船不用帆而用人力推动时，应当当作人力船；帆船用帆同时用人力推动或者拉动时，应当当作帆船；

5. “非自航船”——是指駁船、囤船等本身沒有任何动力推动的船舶；

6. “拖船”——是指从事拖带或者顶推船舶，竹、木排的任何类型机动船；

7. “船队”——是指拖船和被拖顶的船舶，竹、木排編組成的队形；

8. “工程船”——是指从事安放、起捞水底电纜、航道标志、水道測量、疏浚、鑽探以及其他从事水上水下工作的船舶；

9. “在航”——是指船舶，竹、木排不在錨泊、系靠或者擱浅时而言；

10. 船舶的长度——是指船舶的最大长度；

11. “能見距离”一詞引用在号灯上时，是指在晴朗黑夜中的能見距离；

12. “航道”——是指航标标示的或者按照設标水深为机动船正常通航的水域；

13. “短声”——是指历时約一秒鐘的声响；

14. “长声”——是指历时約六秒鐘的声响。

第二章 信号和航速

第二條

机动船在航应当掛置下述号灯：

(一) 桅灯——在前桅上或者前桅的前面（沒有前桅就在船舶的前部），掛置明亮的白光桅灯一盞；

(二) 边灯——在左舷掛置紅光边灯一盞，右舷掛置綠光边灯一盞；

(三) 尾灯——在船尾中間掛置白光尾灯一盞。

〔注〕1. 桅灯——灯的构造要在 225 度的水平弧度內顯示不被遮断的灯光；灯的装置要使灯光在船舶两舷各顯示 112 度 30 分，也就是从船舶正前方到各舷正横后 22 度 30 分；灯的能見距离至少 6 公里，桅灯应当安置在船舶首尾线的正上方并且高出所有其他灯光和可能遮蔽灯光的甲板上層建筑物。

2. 船舶长度超过 45 米，在条件許可下，可以在后桅上挂置第二盞桅灯，这两盞桅灯都应当安置在船舶首尾线的正上方，后灯高于前灯至少 3 米；两桅灯前后水平距离至少要有它們垂直距离的五倍。

3. 边灯——两盏边灯的构造分别要在左右舷各 112 度 30 分的水平弧度内显示不被遮断的灯光；灯的装置，红光边灯应当从船头正前方到左舷正横后 22 度 30 分显示红光；绿光边灯应当从船头正前方到右舷正横后 22 度 30 分显示绿光；灯的能见距离至少 3.5 公里。红绿边灯应当装置内侧遮板，从发光点向前伸出至少 90 厘米，以避免灯光在船头的另一舷被看见。
4. 尾灯——灯的构造要在 135 度的水平弧度内显示不被遮断的灯光；灯的装置要使灯光从船尾正后方起向左右两舷各显示 67 度 30 分；灯的能见距离至少 3.5 公里。尾灯挂置的高度应当尽可能和边灯保持水平。

第 三 条

(一) 船队中的拖船在航时，除边灯和尾灯外，应当挂置下述号灯：

1. 并拖或者顶推船舶：竹、木排——垂直挂置间隔至少 1 米的明亮号灯三盏，上下两盏是白灯，中间一盏是绿灯。如果拖船显示上述拖带号灯有困难，可以由船队中最适宜显示这种号灯的被拖顶船舶挂置。拖船不显示上述号灯时，应当显示和被拖顶船舶相同的号灯。

2. 吊拖船舶——垂直挂置间隔至少 1 米的明

亮白灯二盞。

3.吊拖竹、木排——垂直掛置間隔至少1米的明亮白光灯三盞。

4.拖船和被拖船舶組成的船隊，采用又頂推又吊拖的形式時，在拖船上应当掛置本條（2）所述的吊拖船舶号灯。

5.船隊中有一艘以上拖船共同拖頂時，按照所采用的拖帶形式顯示下述号灯：

①二艘拖船并靠并拖或者頂推船舶時，应当在二艘拖船上同時掛置本條（1）所述的并拖、頂推船舶号灯，但拖船靠右舷一艘只掛置綠边灯，靠左舷一艘只掛置紅边灯，并拖時在拖船上仍应当掛置白光尾灯。

②二艘拖船前后吊拖船舶時，在前面一艘拖船应当掛置本條（2）所述的吊拖船舶号灯，后面一艘拖船掛置被拖船舶号灯。

③数条拖船采用又吊拖，又頂推混合队形時，在吊拖船舶的一艘拖船应当掛置本條（2）所述的吊拖船舶号灯，其余拖船均掛置被拖船舶号灯。

6.吊拖船隊中的拖船，可以在烟囱或者桅的后面，加掛置一盞白光灯，以便于被拖船舶、竹、木排操舵，但是灯光不可以在正橫以前被看

見。

〔注〕上述拖船号灯的构造，灯的性能，和挂置的位置，都应当和第二条附注所述的桅灯相同。

(二) 被拖顶船舶，竹、木排在航时，应当挂置下述号灯：

1. 船队中被顶推或者被并拖的船舶，应当挂置第二条所述的红、绿边灯，但被拖顶的是人力船、帆船，可以按船舶连结的长度在每隔不超过50米的距离船舶上挂置红、绿边灯。如果被拖顶的船舶，编组队形为多排一列式，应当在最左边的一列船舶挂置红边灯，在最右边的一列船舶挂置绿边灯，如被拖顶的船舶尾部超出拖船船尾，还应当挂置第二条所述的白光尾灯。但竹、木排被并拖或者被顶推时，不挂红绿边灯，应当在前排头部左右两端各挂白光灯一盏，灯光不可在正横后方被看见。

2. 在船队中最前面的一艘被顶推船舶，应当除边灯外，在船头加挂白光灯一盏，灯光不可在正横后方被看见。

3. 驳船被吊拖时，应当按照第二条规定在左右两舷挂置红、绿边灯，如编组为多排一列式队形，则在最左边的一列船舶挂置红边灯，在最右