



内河引航员培训系列教材之三

# 避碰与信号

BIPENG YU XINHAO

中华人民共和国长江海事局 组编  
中国海事服务中心

张维俊 主编  
匡冠生 朱志烽 主审



武汉理工大学出版社  
WUTP Wuhan University of Technology Press

内河引航员培训系列教材之三

# 避碰与信号

中华人民共和国长江海事局  
中国海事服务中心 组编

张维俊 主编  
匡冠生 朱志烽 主审

武汉理工大学出版社

· 武汉 ·

## 内 容 简 介

本书根据《内河引航员考试和培训大纲》的要求编写,可作为内河引航员考试及海船驾驶员进入内河航行的培训教材,也可作为海事院校及内河培训机构的学习参考资料。

第一篇“中华人民共和国内河避碰规则”按照规则条款的顺序,每个条款按照条文释义、延伸阅读、知识点和配套练习等四个方面的内容编写,浅显易懂,全面而实用。第二篇“国际信号旗”内容简单、实用,能满足考试大纲的要求。第三篇“船舶引航资源管理”内容翔实,从引航资源的各个方面分析寻找事故形成的内在规律,每节都配有适量的思考题,帮助大家理解思考本节的主要内容。第四篇“碰撞事故分析”主要是从技术层面分析查找事故的原因,并从《中华人民共和国内河避碰规则》的角度去认定事故的责任,吸取事故的教训。

## 图书在版编目(CIP)数据

避碰与信号/张维俊主编. —武汉:武汉理工大学出版社,2015.5

内河引航员培训系列教材

ISBN 978-7-5629-4862-9

I. ①避… II. ①张… III. ①船舶航行—避碰规则—技术培训—教材 ②船舶航行—信号—技术培训—教材 IV. ①U692.1 ②U675.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 087864 号

项目负责人:陈军东 陈 硕

责任编辑:丁 冲

责任校对:宗 祐

装帧设计:兴和设计

出版发行:武汉理工大学出版社

地 址:武汉市洪山区珞狮路 122 号

邮 编:430070

网 址:<http://www.techbook.com.cn>

经 销:各地新华书店

印 刷:武汉兴和彩色印务有限公司

开 本:787×1092 1/16

印 张:16.5

插 页:1

字 数:469 千字

版 次:2015 年 5 月第 1 版

印 次:2015 年 5 月第 1 次印刷

定 价:48.00 元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页等印装质量问题,请向出版社发行部调换。

本社购书热线:027-87515778 87515848 87785758 87165708(传真)

· 版权所有,盗版必究 ·

# 内河引航员培训系列教材

## 编审委员会

主任：王茹军

副主任：郭洁平 桓兆平 王秀峰

委员：张铜宁 朱耀辉 唐春辉

汪吉发 程学仁

秘书长：杨学忠

总责任编辑：陈军东 陈 硕

# 编写说明

引航是古老而又现代的行业,早在宋元时期,在川江行船已普遍使用了“招头”导航。当今,引航已经成为航运业的一个重要环节,世界上多数国家都实行强制引航。引航关系国家声誉和港口水域安全,具备维护主权、保障安全、提供服务以及促进航海技术发展四大功能,引航员具有“水上国门形象第一人”的美誉,随着我国外向型经济的发展,引航在国民经济发展中发挥着越来越重要的作用。

2014年4月,交通运输部海事局颁布了《中华人民共和国内河引航员培训考试及评估大纲》(以下简称《考试大纲》),为了更好地指导和帮助内河引航员进行适任考试前的培训,进一步提高内河引航员适任水平,长江海事局和中国海事服务中心共同组织相关海事机构、航海院校、航运企业、引航机构等单位具有丰富教学、培训经验和引航实际经验的专家编写了与《考试大纲》相适应的培训教材。本套教材由《航道与引航》、《船舶操纵》、《避碰与信号》、《引航英语》、《职务与法规》、《水上交通工程》、《引航英语听力与会话》、《案例分析》、《引航实际操作》组成。

本套教材知识点紧扣《考试大纲》,具有权威、准确、系统、实用的特点,重点突出内河引航员适任考试前培训和引航实践需掌握的知识,我们希望这套教材能够对广大内河引航员学习、培训有所帮助,提升内河引航员队伍素质,并为相关从业人员工作学习提供参考。

江苏海事局、中国引航协会、长江引航中心、武汉理工大学、江苏海事职业技术学院等单位对本套教材的编写给予了大力支持,在此表示诚挚的谢意。

内河引航员培训考试所需的知识内容丰富,实践性要求较强,加之编写工作时间仓促,教材中的不足之处在所难免,敬请广大读者对系列教材中不当之处提出批评指正,对教材的改进提出宝贵意见,以便我们在再版、重印过程中修正。

中华人民共和国长江海事局  
中国海事服务中心

2015年4月

# 前 言

长江货运量位居全球内河第一,在国家区域发展总体格局中具有重要的战略地位。依托长江黄金水道,推动长江经济带发展,打造中国经济新支撑带,已经成为国家的战略决策。根据 2014 年国务院《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》的整体部署,必须提升长江黄金水道功能,构建长江大通关体制。

为了配合国家的整体战略要求,确保长江黄金水道的高效畅通,提高内河引航质量,提升内河引航员的业务技能,防止碰撞事故的发生,交通运输部海事局及中国海事服务中心组织有丰富理论知识和实践经验的内河方面专家、教授,根据内河引航员“避碰与信号”考试培训大纲的要求,编写了本教材。

《避碰与信号》一书不同于以往的教科书,编者大多来自长江航运一线,能够紧紧围绕内河的实际情况,使用通俗易懂的口语化文字,结合内河典型事故案例和具体情况进行分析、讲解,真正做到了理论与实践相结合,便于大家学习、理解、掌握和运用规则。通过本教材的学习,可以满足内河引航员“避碰与信号”考试培训大纲的要求,同时也可以提高自身的素质和技能,维护自身的合法权益。

本教材可作为内河引航员考试及海船驾驶员进入内河航行的培训教材,也可以作为海事院校及内河培训机构等各类学校内河学员的学习参考资料。

《避碰与信号》一书由张维俊任主编,方泉根、吴乃平任副主编,杨桂龙、赵卫华、马蜡生参编,其中张维俊编著第一篇“中华人民共和国内河避碰规则”、第二篇“国际信号旗”及第四篇“碰撞事故分析”,方泉根编著第三篇“船舶引航资源管理”。全书由张维俊统稿,匡冠生、朱志烽主审。

本书在编写过程中承蒙很多领导和专家的关心和指导,为本书的顺利出版发行奠定了基础,在此一并表示由衷的感谢!由于编者水平有限,加上时间仓促,书中难免存在错误或者疏漏,欢迎使用本书的广大读者和专家、学者批评指正,以便更正和提高,再次谢谢大家!

编者

2015 年 4 月

# 目 录

## 第一篇 中华人民共和国内河避碰规则

第一篇 中华人民共和国内河避碰规则	(1)
第一章 总则	(2)
第二章 航行和避让	(28)
第一节 行动通则	(28)
第二节 机动船相遇,存在碰撞危险时的避让行动	(59)
第三节 机动船、人力船、帆船、排筏相遇,存在碰撞危险时的避让行动	(85)
第四节 船舶在能见度不良时的行动及其他	(89)
第三章 号灯和号型	(100)
第一节 一般规定	(100)
第二节 号灯	(102)
第三节 号型	(106)
第四节 各类船舶号灯号型	(107)
第五节 各类船舶的号灯、号型图解	(111)
第四章 声响信号	(136)
第五章 附则	(152)

## 第二篇 国际信号旗

第一章 定义	(156)
第二章 信号旗通信方法	(158)
第三章 旗帜含义	(160)

## 第三篇 船舶引航资源管理

第一章 概述	(164)
第一节 “船舶引航资源管理”的定义与职能	(164)
第二节 船舶引航资源的构成与特点	(165)
第三节 “船舶引航资源管理”的作用与内容	(167)
第二章 人的过失与船舶引航事故的预防	(171)
第一节 人的失误与人的行为	(171)
第二节 船舶引航安全的影响因素和作用机制	(175)
第三节 船舶引航事故的预防	(178)
第三章 文化与情境意识	(183)
第一节 文化意识	(183)

第二节 情境意识·····	(187)
第四章 通信与团队工作·····	(194)
第一节 通信·····	(194)
第二节 团队与团队管理·····	(197)
第五章 决策与领导·····	(203)
第一节 决策·····	(203)
第二节 领导·····	(210)
第三节 船舶引航中的决策与领导·····	(211)
第六章 疲劳与压力·····	(214)
第一节 疲劳·····	(214)
第二节 压力·····	(218)
第七章 引航资源管理案例分析·····	(225)
第一节 引航资源管理案例的分析·····	(225)
第二节 引航资源管理事故案例·····	(227)

#### 第四篇 碰撞事故分析

第一章 碰撞事故分析方法·····	(232)
第一节 查找碰撞事故的原因·····	(232)
第二节 碰撞事故的责任·····	(236)
第二章 案例分析·····	(237)
第一节 分析“P”轮与“Z”轮碰撞事故的原因及区分主次责任·····	(237)
第二节 内河案例·····	(239)
附录:《中华人民共和国内河避碰规则》·····	(244)
参考文献·····	(255)



# 第一篇 中华人民共和国内河避碰规则

## 学习前的准备

现行的《中华人民共和国内河避碰规则》于1991年2月8日颁布(简称《91规则》),1992年1月1日零时起生效实施。2003年9月2日对《91规则》进行了修正,所以现行的规则也被称为《03年修正后的91规则》。

《中华人民共和国内河避碰规则》也简称《规则》、《内规》、《内河避碰》,和其他交通规则一样,具有两个特性,第一是技术性,其次是法律性。所谓技术性和法律性是指本规则在碰撞前是行动的指南,在碰撞后是判断责任的依据。船舶正常航行的时候,《内规》告诉我们如何瞭望,如何使用安全航速,如何选择航路,如何避让等等,也就是说《内规》时刻为我们的行动提供技术性的指导,让我们尽量不出事、少出事。而一旦发生交通事故,《内规》就成为处理事故的一个法律性的条款,是判断事故责任的依据,表现出法律性的一面。掌握《内规》就能够充分维护自己的合法权益。技术性和法律性也可以说是《内规》的两个作用。

《内规》一共五章(49条3个附录):

- 第一章 总则(1条~5条)
- 第二章 航行与避让(6条~27条)
- 第三章 号灯与号型(28条~41条)
- 第四章 声响信号(42条~46条)
- 第五章 附则(47条~49条)

三个附录(附录一 号灯号型的技术要求,附录二 声响信号设备的技术要求,附录三 遇险信号)

从大标题看,《内规》一共五章内容,第一章主要介绍了《内规》的适用范围和定义,第三章介绍了号灯号型的规范使用,第四章介绍了声响信号的规范使用,第五章附则及3个附录,基本上是一些技术性的标准,可以说一三四五等4章内容都是为第二章服务的,所以说《内规》最重要的内容是第二章(6条~27条),也就是说航行与避让的安全是《内规》要解决的核心问题,第二章内容也是理论考试的重点和难点。

## 练习题

- 1.《内规》具有什么性质\_\_\_\_\_。  
A. 技术性                      B. 法律性                      C. 规范性                      D. 技术性和法律性
- 2.《内规》一共\_\_\_\_章\_\_\_\_条\_\_\_\_个附录。  
A. 5/49/3                      B. 5/47/1                      C. 5/48/3                      D. 4/49/3
- 3.《内规》要解决的核心问题是\_\_\_\_\_。  
A. 号灯号型的规范使用                      B. 航行与避让的安全  
C. 声响信号的使用                      D. 技术性标准
- 4.《内规》具有什么作用\_\_\_\_\_。  
A. 碰撞前是行动的指南                      B. 碰撞后是判断责任的依据  
C. 能够避免碰撞                      D. 碰撞前是行动的指南,碰撞后是判断责任的依据

答案:1. D    2. A    3. B    4. D

# 第一章 总 则

第一章共包含《规则》五条内容,即制定《规则》的宗旨、《规则》的适用范围、责任条款、特别规定的授权及本规则所应用的定义解释等条款。本章内容是《规则》的基础部分,回答了《规则》中最基本的问题。对于学习《规则》而言,本章内容是必须要领会、掌握的要点之一,否则将影响对整个规则的理解和运用。

## 第一条 宗旨

**为维护水上交通秩序,防止碰撞事故,保障人民生命、财产的安全,制定本规则。**

### 【条文释义】

《内规》制定的目的和立法的宗旨,就是要保障人民生命、财产的安全。而内河航行条件变化多样,船舶会遇情况复杂,交通事故多发,在这样的情况下,必然需要一部内河的交通规则统一规范船舶的航行行为与避让行动;有了这样的规则,水上交通秩序才可以得到有效维护,最大限度地防止碰撞事故的发生,从而保障人民生命、财产的安全。

《内河避碰规则》,不仅具有法律性的一面,同时也有技术性的一面,只要我们自觉地接受《规则》的指导,规范避让行动,就能够“防止碰撞事故”;一旦发生内河交通事故,《内规》就成为处理事故的法律性的条款,是判断事故责任的依据。为了保障航行安全和维护自己的合法权益,驾引人员应当充分地学习、理解、应用《内规》的各条款。

当然,要实现《规则》的立法宗旨,离不开每一位驾引人员的共同努力,大家必须深刻地学习和领会《规则》的内涵,严格按照《规则》的要求规范自己航行与避让的行动,让《规则》真正成为我们航行与避让行动的指南。

### 【知识点】

#### 1. 《内河避碰规则》的目的和宗旨

- 1) 维护水上交通秩序;
- 2) 防止碰撞事故;
- 3) 保障人民生命、财产的安全。

#### 2. 《内河避碰规则》的性质和作用

- 1) 技术性:碰撞前是行动的指南;
- 2) 法律性:碰撞后是判断责任的依据。

## 练习题

1. 制定《中华人民共和国内河避碰规则》的宗旨是\_\_\_\_\_。

- ①维护水上交通秩序 ②防止碰撞事故 ③保障人民生命财产的安全 ④便于驾引人员充分发挥驾驶技术 ⑤便于统一管理内河航道

- A. ①②③                      B. ②③④                      C. ①②③④                      D. ①②③④⑤

2. 制定《中华人民共和国内河避碰规则》的目的和作用是什么。

①维护水上交通秩序 ②防止碰撞事故 ③保障人民生命财产的安全 ④内河船舶行动的指南 ⑤内河交通事故处理的法律依据

- A. ①②③                      B. ②③④                      C. ①②③④                      D. ①②③④⑤

3. 维护水上交通秩序,防止碰撞事故,保障人民生命财产的安全,这是制定《中华人民共和国内河避碰规则》的\_\_\_\_\_。

- A. 依据                      B. 宗旨                      C. 方法                      D. 手段

4. 制定《内河避碰规则》的目的和宗旨就是为了维护水上交通秩序,防止碰撞事故,保障人民生命、财产的安全。

- A. 对                      B. 错

答案:1. A 2. D 3. B 4. A

## 第二条 适用范围

在中华人民共和国境内江河、湖泊、水库、运河等通航水域及其港口航行、停泊和作业的一切船舶、排筏均应当遵守本规则。

船舶、排筏在国境河流、湖泊航行、停泊和作业,按照中国政府同相邻国家政府签有的协议或者协定执行。

船舶、排筏在与中俄国境河流相通的水域航行、停泊和作业不适用本规则。

### 【条文释义】

#### 1. 《内规》适用的范围

##### 1)《内河避碰规则》适用的水域

《内河避碰规则》的全称是《中华人民共和国内河避碰规则》,不难发现,《内河避碰规则》适用的水域范围是“中华人民共和国内河”(根据本条第三款本规则适用水域不包括“与中俄国境河流相通的水域”)。“中华人民共和国内河”是指:中国境内的江河、湖泊、水库、运河等通航水域及其港口。

##### 2)《内河避碰规则》适用的对象

《内河避碰规则》适用于在中国内河航行、停泊、作业的一切船舶、排筏。这里的船舶是符合船舶定义的水上运输工具,如:各种运输船舶、军事船舶、科考船、渔船、公务船、人力船、帆船、进入内河航行的海船等等;排筏系指竹木排,一般指的是人工流放的竹木排筏。总之,只要在中国内河航行、停泊、作业的一切船舶及排筏都必须遵守《内河避碰规则》;同时我们也可以发现《规则》原文“一切船舶、排筏”之间使用顿号,说明《内规》中的船舶和排筏是并列关系,船舶不包含排筏。

##### 3)《内河避碰规则》适用的状态

《内河避碰规则》适用于在中国内河一切船舶、排筏的“航行、停泊、作业”。说明《内河避碰规则》不仅规范船舶、排筏航行的行为,同时船舶、排筏的停泊和作业也必须遵守《内河避碰规则》的各条款。

#### 2. 不适用《内规》的水域

##### 1)国境河流、湖泊

国境河流、湖泊是中国与相邻国家的界河或者界湖,比如湄公河、鸭绿江、黑龙江、乌苏里江、额

尔古纳河、兴凯湖等,在这样的河流、湖泊,因为涉及主权问题,不可能独自适用于哪一个国家国内的规则,因此,《内河避碰规则》在国境河流、湖泊也是不适用的,为了规范国境河流、湖泊范围内船舶、排筏的航行秩序,保障航行安全,由中国政府与相邻的国家政府共同协商,制定相应“国境河流、湖泊”的航行规则(协议或者协定),船舶、排筏在国境河流、湖泊航行、停泊、作业,必须按照中国政府与相邻国家政府签有的协议或者协定执行。比如中俄国境河流,作为中国与俄罗斯两国政府的共管水域,由黑龙江、乌苏里江、额尔古纳河、松阿察河和兴凯湖几个区段组成,在这些国境河流、湖泊中,船舶航行时执行的是中国政府与俄罗斯政府签订的协议《中俄国境河流航行规则》。

## 2) 与中俄国境河流相通的水域

是指与中俄共管水域黑龙江、乌苏里江、额尔古纳河、松阿察河和兴凯湖等几个区段相通的中国境内水域,比如松花江、松花湖等,这些水域虽然在中国境内,但是也不执行《内河避碰规则》,这些内河有自己的航行规则——《中华人民共和国黑龙江水系航行规则》。原因是“与中俄国境河流相通的”中国境内水域,与中国其他内河水系互不相通,为了与中俄国境河流的《中俄国境河流航行规则》有机衔接,不造成驾引人员在相通水域要遵守两个完全不同的规则,确保航行安全,所以,“与中俄国境河流相通的水域”由黑龙江海事局制定了《中华人民共和国黑龙江水系航行规则》,该规则与《中俄国境河流航行规则》对船舶航行行为的规范尽可能保持一致,便于驾引人员执行规则,确保航行安全。

## 【延伸阅读】

1. 中俄之间可以通航的河流达 3500 千米左右,1951 年 1 月中苏两国政府交通主管部门签署了《关于黑龙江、乌苏里江、额尔古纳河、松阿察河和兴凯湖之国境河流航行及建设协定》,并据此成立了中苏(俄)国境河流航行委员会。

随着中俄东段国界的划定,界河两岸国家经济和社会的不断发展,科技和管理的不断进步,船型的变化,高速船的发展,气垫船的使用,新的《国际信号规则》的实施等,原有的部分条款已不适应中俄界河水上安全航行和相关管理的需要。近年来,在中俄双方的共同努力下,双方自 2005 年起 5 次对现行《中俄国境河流航行规则》的一些规定、要求、文字语言表述等方面的内容进行了磋商和修改,并予以正式确认和签署。

2011 年 4 月 1 日起,中俄双方 2009 年修订的《中俄国境河流航行规则》(简称《界规 2009》)共同开始实施。1993 年 4 月 1 日实施的《中俄国境河流航行规则》(《界规 1993》)同时废止。

2. 《中华人民共和国黑龙江水系航行规则》共 6 章 63 条 3 个附录。

## 【知识点】

### 1. 适用的水域

中国境内的江河、湖泊、水库、运河等通航水域及其港口(简称 4 个通航水域及其港口)。

### 2. 适用的对象

一切船舶、排筏。

### 3. 《内河避碰规则》适用的状态

航行、停泊、作业。

### 4. 不适用《内规》的水域

1) 国境河流、湖泊(执行协议或者协定)。

2) 与中俄国境河流相通的水域。

### 5. 注意点

在某个具体的水域要么遵守《内规》，要么不遵守《内规》，不存在参照执行《内规》的情况。

## 练习题

- 《中华人民共和国内河避碰规则》适用于我国境内\_\_\_\_\_等通航水域及其港口航行、停泊和作业的一切船舶、排筏。
  - 江河 ②湖泊 ③水库、运河 ④与中俄国境河流相通的水域
  - A. ①②③ B. ①②③④ C. ①②④ D. ①②③④
- 《内规》中的“中华人民共和国内河”是指中国境内的\_\_\_\_\_等通航水域及其港口。
  - 江河 ②湖泊、水库 ③运河 ④中国沿海
  - A. ①②③ B. ①②③④ C. ①②④ D. ②③④
- 《内规》中的“中华人民共和国内河”是指中国境内的所有通航水域。
  - A. 对 B. 错
- 在与中俄国境河流相通的水域航行、停泊、作业的船舶、排筏，\_\_\_\_\_执行《中华人民共和国内河避碰规则》。
  - A. 应当 B. 不 C. 也可以 D. 参照
- 《内河避碰规则》规定在我国境内江河、湖泊、水库、运河等\_\_\_\_\_及其港口航行、停泊和作业的一切船舶、排筏均应遵守本规则。
  - A. 通航航道 B. 通航水域 C. 通航航路 D. 一切水域
- 《内河避碰规则》适用的水域是指\_\_\_\_\_。
  - A. 船舶能够到达的一切水域
  - B. 中国境内的江河、湖泊、水库、运河等通航水域及港口
  - C. 可供内河船舶航行的一切水域
  - D. 包括中国沿海的内河通航水域及港口
- 船舶、排筏在国境河流、湖泊航行、停泊和作业，按照\_\_\_\_\_签有的协议或者协定执行。
  - A. 各国签发的规定 B. 民间组织
  - C. 中国政府同相邻国家政府 D. 船东组织
- 在内河航行的下列船舶中，哪些应执行《中华人民共和国内河避碰规则》\_\_\_\_\_。
  - ①政府公务船 ②军舰 ③外轮 ④进江海船 ⑤渡船
  - A. ①③④⑤ B. ①②④⑤ C. ②③④⑤ D. ①②③④⑤
- 下列哪些水域不适用《内河避碰规则》\_\_\_\_\_。
  - ①国境河流、湖泊 ②与中俄国境河流相通的水域 ③中国沿海通航水域 ④中国内河
  - ⑤中国境内的江河、湖泊、水库、运河
  - A. ④⑤ B. ①② C. ②③ D. ①②③
- 在中俄国境河流水域航行和停泊的船舶、排筏按照中国政府与俄罗斯政府签有的协议或者协定执行。
  - A. 对 B. 错
- 在国境河流、湖泊航行、停泊、作业的船舶、排筏\_\_\_\_\_
  - A. 仍要遵守《内河避碰规则》 B. 不一定需要遵守《内河避碰规则》
  - C. 可以参照执行《内河避碰规则》 D. 不适用《内河避碰规则》
- 在国境河流、湖泊航行、停泊、作业的船舶、排筏可以参照执行《内河避碰规则》。
  - A. 对 B. 错

答案:1. A 2. A 3. B 4. B 5. B 6. B 7. C 8. D 9. D 10. A 11. D 12. B

### 第三条 责任

**第一款 船舶、排筏及其所有人、经营人以及船员应当对遵守本规则的疏忽而产生的后果以及对船员通常做法所要求的或者当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽而产生的后果负责。**

#### 【条文释义】

##### 1. 疏忽的含义

文字含义是指粗心大意、忽略;疏忽在这里可以理解为“过失”。这种过失不一定具有主观故意,可能表现为该遵守规则但没有严格遵守,该有所预见但视而不见,该有所戒备但放松警惕,该采取措施但没有采取等等,也就是该做不做、该为不为。

##### 2. 三种疏忽的表现

###### 1) 遵守本规则的疏忽

《内河避碰规则》的各条款,都有可能成为疏忽的对象,不管是什么原因造成的不遵守《内河避碰规则》各条款的情形,一般都视为遵守本规则的疏忽。比如:航行时没有保持正规瞭望、没有使用安全航速、没有沿着规定航路行驶、避让时没有遵循避让原则、没有按规定使用 VHF;停泊时没有遵守停泊规定;没有按规定使用声响信号、号灯号型;能见度不良时没有按照能见度不良时的规定行动;该背离时没有背离等等,以上都属于对遵守《内河避碰规则》各条的疏忽。

###### 2) 遵守船员通常做法所要求的疏忽

船员的通常做法一般指船员应该掌握的驾驶技术。驾驶技术包含的内容大致包括但不限于以下方面:

###### (1) 船性(船舶的操纵性能和船上各种设备的性能)

操纵性能指船舶的启动制动能力(启动距离、冲程、最短停船距离)、航向稳定性、追随性、旋回性等,船性也包括船舶所拥有的设备的性能。

###### (2) 水性(航道情况、周围环境及航区规定)

了解航区内的相关规定及适用的规则,了解航区内的航道情况、周围环境,包括水流情况、设标情况、潮汐、船舶密度、通航复杂程度、渡口、桥区、过江架空电缆、障碍物等等。

###### (3) 人性(人的心理状态、性格和技术特点)

面对同样的危险,性格特点是急还是慢、心理素质是冷静还是慌乱、采取的措施是果断还是犹豫,可能会导致不同的结果;在航行实践中,驾引人员不仅要了解自己,还要了解他人,特别是要了解本班每个人的性格和操作特点等,船长更应该了解船上每位船员特别是驾引人员的性格和技术特点,这些都是驾驶技术不可或缺的组成部分。

###### 3) 特殊情况要求的任何戒备上的疏忽

###### (1) 特殊情况是指:

###### ① 特殊的气象

是指船舶、排筏突然遭遇恶劣的气象变化。比如船舶航行、停泊、作业时,突然遭遇大雾、大风、大暴雨、大雪、沙暴等。

###### ② 关键性设备突发故障

是指船舶航行中突然遭遇关键性设备的故障。比如航行时突然舵机失灵、主机失控(失车、飞

车)、全船失电等等。

### ③他船的背离

他船背离规则采取行动,对于正常行驶的船舶而言,视为特殊情况。

(2)“戒备”是指能够及时预见和发现各种特殊情况,并且采取相应的措施。

“特殊情况要求的任何戒备上的疏忽”应该正确理解为:首先,特殊情况出现时要按照特殊情况的要求去做,否则是疏忽;其次是能够预见特殊情况,一般特殊情况(如气象)出现之前都是有预兆的,当预兆出现时不能及时预见,视为一种戒备上的疏忽;还有,就是能够及时发现特殊情况,当关键性设备故障发生时能够在第一时间发现,否则也是一种戒备上的疏忽;当发现或者预见特殊情况后应当采取相应的措施,而未采取措施也是一种戒备上的疏忽。

## 3. 船舶、排筏及其所有人、经营人、船员的责任

### 1) 船舶、排筏的责任

《规则》之所以规定不能免除船舶、排筏的责任,其主要目的是为了能有效地保障当事人,即受损人的合法权益不致受到侵害。只有追究当事船舶、排筏的责任,受损方才能名正言顺地对肇事船舶、排筏提出合理的海事请求,甚至要求法院依法扣押当事船舶、排筏。追究船舶、排筏的责任,实际上也是一种把船舶、排筏视为“模拟人”的做法。

### 2) 所有人、经营人的责任

所有人指船舶所有者,经营人指使用者或者管理者。不论是哪种疏忽造成的后果,真正能承担民事赔偿责任的,只能是船舶、排筏的所有人或经营人。所以不管船舶、排筏所有人及经营人在管理船舶、排筏方面有无过错,只要其所属的船舶、排筏与他船发生事故,并且被证实其所属的船舶、排筏存在疏忽,均应当承担相应的责任。若触犯刑法,所有人及经营人还可能被追究刑事责任。

### 3) 船员的责任

船员指持有船员服务簿的人员(包括引航员)。一般情况下,船舶的碰撞事故均是由于船员的各种疏忽造成。船舶发生碰撞事故后,若证实船员存在疏忽,船员应当承担相应的责任。比如警告、罚款、吊销证书等。若触犯刑法,也可能被追究刑事责任。

综上所述,“负责”应该理解为各负其责。也就是船舶、排筏及其所有人、经营人以及船员应当对三种疏忽产生的后果各负其责,一般来说,船舶发生事故后,不论是三种疏忽中的哪一种疏忽,船舶、排筏及其所有人、经营人以及船员都应该承担各自相应的责任,所有人、经营人一般承担民事赔偿的责任,而船员一般要承担行政上的责任,会受到相应的海事行政处罚。

## 【知识点】

### 1. 三种疏忽

- 1) 遵守本规则的疏忽;
- 2) 遵守船员通常做法所要求的疏忽;
- 3) 特殊情况要求的任何戒备上的疏忽。

### 2. 注意

要准确地区分三种不同的疏忽是很困难的,因为多数时候都是两种甚至三种疏忽交织在一起,一般来说,如果某一个行为明显是违反了规则的规定,那么不管这个行为是否也同时违反船员的通常做法或者其他,该行为应该归属于遵守本规则各条的疏忽。

## 练习题

1. 《内河避碰规则》各条不免除\_\_\_\_\_的疏忽所产生的各种后果的责任。

A. 船舶所有人      B. 船舶经营人      C. 船员      D. 以上都是

2. 由于船长在避让操纵中的过失,导致碰撞的发生,根据《内河避碰规则》第三条“责任”条款的规定,下列关于承担碰撞责任的说法正确的是\_\_\_\_\_。

- A. 由船长自行承担碰撞导致的一切责任
- B. 由于船长是船东的雇佣人员,因而应由船东承担一切责任
- C. 若船东并无任何过失,则只能由船长本人承担责任
- D. 所有人、经营人、船员都应该在各自范围内承担相应的责任

3. 由于驾驶员操纵失误导致的碰撞,若船东并无任何过失,则只能由船长本人承担责任。

- A. 对      B. 错

4. 如果由于船舶所有人提供的船舶不适航导致的碰撞事故,那么船员不需承担责任。

- A. 对      B. 错

5. 某船由于夜间未按规定显示信号而导致碰撞,这属于\_\_\_\_\_。

- A. 对遵守《内河避碰规则》各条的疏忽
- B. 对船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽
- C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽
- D. 以上都对

6. 对主机、舵机、操舵系统突然故障缺乏戒备而导致碰撞,这属于\_\_\_\_\_。

- A. 对遵守《内河避碰规则》各条的疏忽
- B. 对船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽
- C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽
- D. 设备自身不过关

7. 对突然遇雾和暴风雨缺乏戒备而导致碰撞,这属于\_\_\_\_\_。

- A. 对遵守《内河避碰规则》各条的疏忽
- B. 对船员通常做法要求的任何戒备上的疏忽
- C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽
- D. 以上均不对

8. 船员不熟悉船性,导致发生碰撞,这属于\_\_\_\_\_。

- A. 对遵守《内河避碰规则》各条的疏忽
- B. 对船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽
- C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽
- D. 以上均不对

9. 不熟悉航道、水流、潮汐、航标等航行条件,缺乏必要的引航技术而导致碰撞,这属于\_\_\_\_\_。

- A. 对遵守《中华人民共和国内河避碰规则》各条的疏忽
- B. 对船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽
- C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽
- D. 人员技术不达标

10. 对他船的背离缺乏戒备而导致碰撞,这属于\_\_\_\_\_。

- A. 对遵守《中华人民共和国内河避碰规则》各条的疏忽
- B. 对船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽
- C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽
- D. 设备损坏引起的事故



11. 当背离的条件具备时,没有及时采取背离行动,导致发生了碰撞,这属于\_\_\_\_\_。
- A. 对遵守《中华人民共和国内河避碰规则》各条的疏忽  
B. 对船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽  
C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽  
D. 驾驶技术不达标
12. 《中华人民共和国内河避碰规则》第三条“责任”条款,适用下列哪些对象\_\_\_\_\_。
- ①船舶所有人 ②排筏经营人 ③船长 ④引航员
- A. ①②③④            B. ②③④            C. ①②③            D. ①②④
13. “特殊情况要求的任何戒备上的疏忽”可理解为\_\_\_\_\_。
- A. 能预见可能发生的一切特殊情况  
B. 及时发现或察觉各种特殊的情况  
C. 不能及时发现或察觉各种特殊的情况  
D. 针对各种特殊情况采取相应的措施
14. 在避让过程中,驾驶员相互交接班不清引发事故,这属于\_\_\_\_\_。
- A. 对遵守《中华人民共和国内河避碰规则》各条款的疏忽  
B. 对船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽  
C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽  
D. 驾驶员素质不高
15. 能见度不良时,锚泊船没有注意他船的动态,没有鸣放相应的声号而发生碰撞事故,应属于\_\_\_\_\_。
- A. 对遵守《中华人民共和国内河避碰规则》各条款的疏忽  
B. 对船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽  
C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽  
D. 值班人员不负责任
16. 某船进出港时由于没有备车、备锚,以致在出现碰撞危险时,来不及采取避让措施而发生碰撞事故,这属于\_\_\_\_\_。
- A. 对遵守《内河避碰规则》各条的疏忽  
B. 对船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽  
C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽  
D. 值班人员责任心不强
17. 航行中船舶未使用安全航速而发生碰撞事故,应属于\_\_\_\_\_。
- A. 对遵守《中华人民共和国内河避碰规则》各条款的疏忽  
B. 对船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽  
C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽  
D. 驾驶员技术不精
18. 雨中航行,驾驶员没有考虑天气对雷达精度的影响,导致与他船发生碰撞,应属于\_\_\_\_\_。
- A. 对遵守《中华人民共和国内河避碰规则》各条款的疏忽  
B. 对船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽  
C. 对当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽  
D. 值班人员不负责任
19. 乙船违背航行原则与甲船发生了碰撞,乙船属于\_\_\_\_\_。