

珠江水系内河船舶船员适任培训系列教材

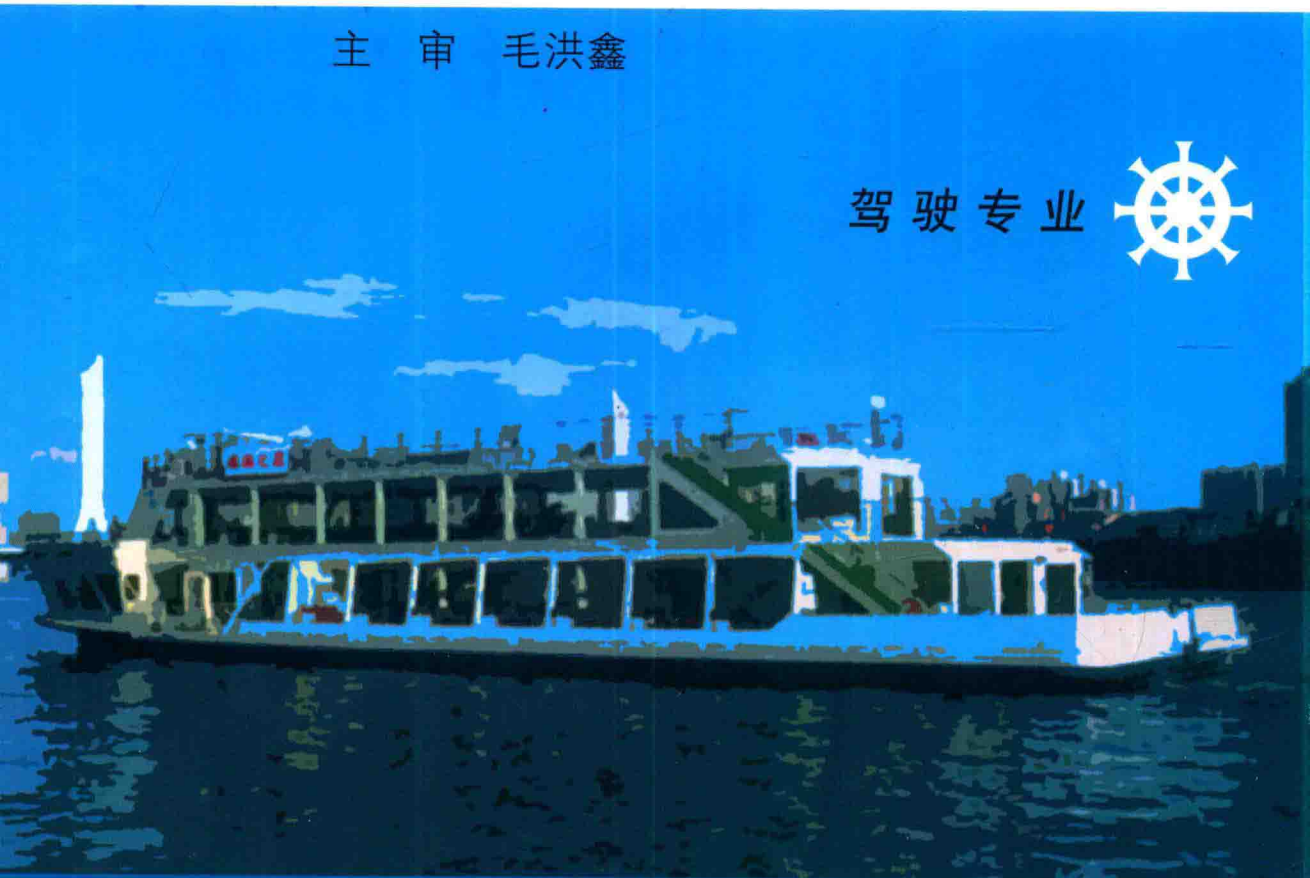
船舶避碰与信号

主 编 林惠嘉

副主编 黎法明 谭智礼 关腾飞

主 审 毛洪鑫

驾驶专业

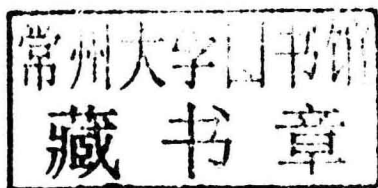


大连海事大学出版社

珠江水系内河船舶船员适任培训系列教材

船舶避碰与信号

主 编 林惠嘉
副主编 黎法明 谭智礼 关腾飞
主 审 毛洪鑫



大连海事大学出版社

© 林惠嘉 2011

图书在版编目(CIP)数据

船舶避碰与信号 / 林惠嘉主编. —大连: 大连海事大学出版社, 2011. 7

珠江水系内河船舶船员适任培训系列教材

ISBN 978-7-5632-2589-7

I. ①船… II. ①林… 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. ①U692.1②U675.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 125430 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路 1 号 邮政编码:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连金华光彩色印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2011 年 7 月第 1 版 2011 年 7 月第 1 次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm 字数:271 千 印张:11.25

责任编辑:姜建军 版式设计:晓 江

封面设计:王 艳 责任校对:沈荣欣

ISBN 978-7-5632-2589-7 定价:30.00 元

内容提要

本书根据《中华人民共和国内河船舶船员适任考试大纲》(2010版)中“船舶避碰与信号”科目大纲和《中华人民共和国内河避碰规则》(以下简称“规则”)编写。全书分为七章,第一章介绍该规则的适用范围、定义和责任条款;第二章介绍船舶的航行与避让;第三章介绍船舶号灯和号型;第四章介绍船舶声响信号;第五章介绍规则的附则的内容;第六章介绍常用的国际信号旗、常用旗组的识别及运用;第七章介绍珠江口航行规定。

本书可作为珠江水系内河船舶船员适任培训的参考教材,也可供从事内河船舶教学、海事安全管理与研究的相关人员参考。

《船舶避碰与信号》参编人员

申如栋 钟世钰 孙小光 黄锦标 何伟雄 张运发 郑林丰 邓 辉
王志强 林宗炎 陈 雄 张伟东 吴振德 王小美 陈昌昌 张大河
欧伟红 王传士 卓妃明 陈小活 徐亚林 于 程 陈志华 梁金明
梁益新 李会伦 陈少纯 蔡忠锋 元立涛 周下川 梁金铭 胡 汉
关育任

前 言

为了履行 2011 年 1 月 1 日起施行的《中华人民共和国内河船舶船员适任考试和发证规则》(简称《10 规则》),广东和广西海事局组织了广东、广西两省区的高等院校、内河船员培训中心及内河航运企事业单位有丰富教学、培训和实践经验的学者、专家根据《中华人民共和国内河船舶船员适任考试大纲》(2010 版)的要求,针对珠江水系内河船舶船员和航道的特点编写了内河船舶船员适任培训系列教材。

《船舶避碰与信号》教材编审人员对珠江水系的内河航道、船舶、船员状况进行了深入调研分析,总结了珠江水系内河船员特点、船舶特性、船舶管理和避碰方面的经验,有针对性地对内容进行筛选梳理。本教材紧靠大纲,注重实用性,语言通俗,理论适度,强调操作性。

本教材可作为珠江水系内河船舶船员适任培训教材,也可供从事内河船舶教学、海事安全管理与研究的相关人员参考。

本教材根据《中华人民共和国内河船舶船员适任考试大纲》“船舶避碰与信号”科目的要求编写,结合珠江水系内河船舶的实际,简明扼要、通俗易懂,力求使船员掌握应知应会的知识,并注重提高船员的操作技能、安全意识和责任意识。

本教材由广西交通运输学校林惠嘉担任主编,广东交通职业技术学院黎法明、关腾飞和广西交通运输学校谭智礼担任副主编,广东海事局毛洪鑫担任主审。全书共分七章,第一、二、三、四、五章由林惠嘉、谭智礼编写,第六、七章由黎法明、关腾飞编写,陈强参加了本书的编写工作。

限于编者水平,错误和不妥之处在所难免,恳请广大读者和专家批评指正。

编 者

2011 年 3 月

目 录

绪论	(1)
第一章 总则	(2)
第一节 目的	(2)
第二节 适用范围	(2)
第三节 责任	(3)
第四节 特别规定	(9)
第五节 定义	(9)
第二章 航行与避让	(14)
第一节 行动通则	(14)
第二节 机动船相遇	(26)
第三节 机动船、人力船、帆船、排筏相遇	(49)
第四节 船舶在能见度不良时的行动	(54)
第三章 号灯和号型	(63)
第四章 声响信号	(83)
第五章 附则	(92)
第六章 常用的国际信号旗和旗组	(94)
第七章 珠江口航行规定	(100)
第一节 珠江口水域船舶交通管制概况	(100)
第二节 珠江口担杆水道定线制	(101)
第三节 珠江口大濠水道定线制	(104)
第四节 珠江口交通管制区	(108)
第五节 附录	(109)
复习题	(121)
复习题参考答案	(163)
附录 “避碰与信号”科目考试大纲	(166)
参考文献	(169)



绪 论

“避碰与信号”是内河船舶船员适任培训的重要科目,主要以经 2003 年修正的《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》(以下简称《规则》)为主要内容,融入珠江及广东、广西两省区相关的内河安全航行管理规定等内容。

《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》于 1991 年 2 月 8 日颁布,并于 1992 年 1 月 1 日零时起正式执行。它的颁布和实施,对维护船舶航行秩序、保障人民生命财产的安全、促进内河水运事业的发展起着十分重要的作用。

为适应内河船舶避碰的需要,2003 年 9 月 2 日,交通部通过《规则修正案》(交海发[2003]357 号)对规则进行了修正。

《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》分为五章,共 49 条和三个附录。

《规则》既是船舶避碰行动的指南,也是船舶碰撞事故发生后判定碰撞责任的依据,既具有技术规范性质,又具有法律规范性质。船舶驾驶员必须全面理解和正确运用。

第一章 总则

本章规定的是对《规则》具有普遍意义的基本原则。总则是船舶、排筏在执行规则其他条款时,或者当遇到规则没有规定的特殊情况时,应当遵循的基本原则。

第一节 目的

《规则》第一条中明确规定“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。”

明确说明了《规则》的目的就是为了在我国江河、湖泊、水库及一切可供通航水域中,维护水上航行秩序,保障船舶航行、停泊安全,避免船舶碰撞。

为达到该目的,要求船员认真贯彻执行“安全第一,预防为主”的方针,树立牢固的安全意识,正确理解和执行规则。

第二节 适用范围

《规则》第二条(一)款明确规定:“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、排筏均应遵守本规则。”

1. 《规则》适用的水域。适用的水域是“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”。简称为“内河通航水域”。内河通航水域,专指可供船舶、排筏航行的任何水域,无论该处是江河、湖泊、水库、运河,或者是否受潮汐影响,均适用于本规则。这样统一规定,不因水域或航区的改变而使规则有所改变,使船员共同遵守执行本《规则》。但是,因为江河、湖泊、水库、运河等通航水域本身存在河道性质、等级的差别,使《规则》对上述通航水域航行的船舶确定航行和避让原则时,在保持相对统一的同时,又有一定差别。因此,在理解《规则》具体条文的适用范围时,要注意不同水域的各项具体规定。

2. 《规则》适用的船舶、排筏。《规则》适用于“内河通航水域”航行、停泊、作业的“一切船舶、排筏”。它既适用于《规则》第五条定义中的“船舶”,也适用于没有定义的“排筏”。

“排筏”是指竹、木排,它航行时包括人工流放和拖带流放两种方式。

3. 《规则》第二条(二)款规定:“船舶、排筏在我国境内河流、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。”国境河流,是边境通航通商口岸,进出船舶受不同国家港口当局所管辖。因此,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。

4. 《规则》第二条(三)款规定:“船舶、排筏在与俄国境河流相通的水域航行、停泊和作业不适用本规则。”由于中俄国境河流的特殊性和历史原因,船舶、排筏在与俄国境河流相通的水域航行、停泊和作业时,不适用本规则。



第三节 责 任

一、疏忽

《规则》第三条(一)款规定:“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。”

(一)疏忽的含义

所谓“疏忽”,通常是指:行为人并不存在希望损害发生的意图,但对损害的发生应该或能预见却没有或没能预见,致使损害发生。疏忽通常又被解释成“应为而不为,不应为而为”的行为。

在船舶碰撞中,疏忽通常又被解释成:行为人并不存在希望碰撞损害发生的意图,但无视《规则》的规定,不顾船员的通常做法,对特殊情况缺乏应有的戒备,一意孤行,盲目行动,并且对该行动可能导致的严重后果未能予以充分的估计,对本应预见或能够遇见的危险却没有或没能预见,致使碰撞的发生或扩大碰撞的损害,在这种情况下,行为人所作出的一切行为或不作为,均构成船舶碰撞中的疏忽或过失。

(二)疏忽的责任

本款规定适用于任何船舶、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。

1. 船舶、排筏及其所有人、经营人的责任

《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伤害。只有追究当事船舶的责任,受损方才能名正言顺地对肇事船舶提出合理的海事请求,甚至请求法院依法扣押当事船舶。但追究船舶的责任,毕竟船舶并非是一个具有表达意志能力的自然人,实际上,船舶的不当行为,也就是其所有人或船长或船员在管理船舶、驾驶船舶的过程中的不当行为。真正能承担民事赔偿责任的,也只能是船舶所有人或经营人。不管船舶所有人及经营人在管理船舶方面是否犯有疏忽或过失,只要其所属的船舶与他船发生碰撞,并且被证实其所属的船舶犯有过失,同样也不能免除船舶所有人的民事赔偿责任。如果触犯刑法,当事人甚至还可能被追究刑事责任。

应指出的是,如果船舶所有人、经营人在管理船舶方面犯有故意或重大的过失,并且被证实该过失与碰撞的发生具有因果关系,如船舶处于不适航的状态,不符合《规则》的要求,或无法按《规则》要求操纵船舶,事后又被证实由于该状态而导致船舶碰撞的不可避免或造成船舶的损害,保险公司将可能引用“除外责任”的规定,拒绝予以赔偿。

2. 船员的责任

一般情况下,船舶碰撞事故的发生,绝大多数都是由于船长或船员在管理船舶、驾驶船舶

过程中的疏忽或过失所造成的。在船舶碰撞中,若证实船长或船员犯有疏忽或过失,则同样不能免除他们的责任,除非事故完全是由于不可抗力所致。即使如此,他们仍然负有举证义务,即证实在事故过程中,业已尽到合理的谨慎,做到最大的努力,并且未犯有任何的疏忽或过失。由于船长和船员均是船舶所有人的雇用人员,即使他们犯有疏忽或过失,但他们承担的责任一般限制于行政上的责任,例如,被警告、罚款、吊销适任证书。若触犯刑法,也可能被追究刑事责任。一般情况下,他们不承担因船舶碰撞而造成的重大民事经济赔偿责任。

(三)三种疏忽的表现形式

1. 三种疏忽的联系与差别

在本款中,《规则》列举了三种不能免除责任的疏忽,即遵守本规则各条的疏忽、对船员通常做法所要求的任何戒备的疏忽,以及特殊情况可能要求的任何戒备上的疏忽。然而,要十分明确地区分三种不同的疏忽,是比较困难的,尤其是后两种疏忽。实际上,在很多情况下,三种疏忽可能是相互交叉的,或者是某一行为可能同时构成了两种疏忽,甚至三种疏忽。通常情况下,若某一行为明显地违反《规则》的某一条规定,则不管该行为是否也同时违反船员通常做法或良好的驾驶技术,均归于“对遵守本规则各条的疏忽”;船员通常做法可能要求的任何戒备,往往是对船员一般情况下提出的一种常规的要求;特殊情况可能要求的任何戒备,则是对船员在非正常情况下或在极端危险的情况下提出的一种特殊的,甚至以背离《规则》采取行动的要求。

就三种不能免除责任的疏忽的关系而言,由于《规则》是在长期发展过程中不断修改、补充和丰富完善的,以往的《规则》中未纳入的“船员通常做法所要求的或者当时情况要求的任何戒备”,在不断修订《规则》过程中纳入到《规则》中去,而成为《规则》的正式条款,因此“遵守本规则的疏忽”的内容在不断扩大,而“船员通常做法所要求的或者当时情况要求的任何戒备的疏忽”的内容随之减少。当然“戒备”的内容也会因水上船舶种类、尺度、速度、操纵特性和会遇形式的变化而变化,因而“戒备上的疏忽”在内容上也会不断有所补充。

2. 船舶、排筏所有人、经营人疏忽的表现形式

《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十条规定:“船舶、浮动设施的所有人或者经营人,应当加强对船舶、浮动设施的安全管理,建立、健全相应的交通安全管理制度,并对船舶、浮动设施的交通安全负责;不得聘用无适任证书或者其他适任证件的人员担任船员;不得指使、强令船员违章操作。”第十二条规定:“船舶、浮动设施的所有人或者经营人,应当根据船舶、浮动设施的技术性能、船员状况、水域和水文气象条件,合理调度船舶或者使用浮动设施。”

根据上述规定和《规则》规定,船舶、排筏所有人、经营人在管理船舶方面的一些作为与不作为,在疏忽表现形式上通常包括但不限于以下情况:

(1) 未尽到合理责任,未能使船舶、浮动设施保持适于安全航行、停泊或者从事有关活动的状态;

(2) 船员配备不当,或在严重缺员的情况下强令起航;

(3) 制定不适合的交通安全管理制度,使得船员难于执行《规则》的某些规定;

(4) 有意或无意地向船长或船员施加压力,指定船舶应在规定时间抵达目的港,忽视《规



则》对船舶使用安全航速的要求,不顾当时的环境及其情况可能对船舶在决定安全航速时应考虑的种种因素及限制;

(5) 当获悉或意识到船长或船员在驾驶船舶方面犯有严重违反《规则》的行为,但不闻不问也不给予必要的指导与监督,听之任之;

(6) 开航之前,在收到船长或者关于船舶号灯、号型以及声响信号等设备损坏、缺少而要求修复、配齐的报告时,不予理睬,甚至强令起航。

3. 船员疏忽的表现形式

(1) 遵守本规则的疏忽

“遵守本规则的疏忽”,是指客观上违反了《规则》的相关规定。主要表现形式可归纳为以下三种:

① 在应当遵循《规则》的情况下,不(未)遵守《规则》;

② 在应当遵循《规则》的情况下,遵守《规则》不当;

③ 在可以或应当背离《规则》的情况下,不(未)背离《规则》。

产生或导致船长和船员“遵守本规则的疏忽”的主要原因如下:

① 对《规则》学习和掌握不好,对其规定错误理解或片面理解或不理解;

② 缺乏航行经验,避碰技术不娴熟,导致在避碰实践中对《规则》执行得不好;

③ 工作责任心不强,粗枝大叶,麻痹大意,执行《规则》不认真严格;

④ 受疲劳因素影响,或受心理因素干扰,工作中精力不集中,思想情绪不稳定,导致对《规则》执行得不好;

⑤ 法规意识差,对遵守《规则》的重视性认识不足,不认真执行《规则》;怀着侥幸心理或按不良习惯行事。

从船长和船员不遵守《规则》条款的疏忽的主要表现形式和主要原因分析可以看出,防止这类疏忽,不仅要从学习避碰知识、总结实践和掌握避碰技术入手,而且又要从加强思想教育,提高素质,加强船舶和船员管理入手。

(2) 船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽

“船员通常做法”,通常可以解释成为是船员在长期的驾驶船舶、管理船舶的实践中所形成的一种习惯的、经常性的,并且是被实践证明有助于避碰、确保航行安全的、业已被广大船员所接受并加以广泛运用的做法。在判断某一种做法是否属于“船员通常做法”时,不但应考虑该做法是否具有习惯性与普遍性,而且还应考虑该做法是否违反《规则》的规定、符合良好驾驶技术的原则。

“船员通常做法所要求的任何戒备的疏忽”,通常包括但不限于以下情况:

① 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;

② 不熟悉本船的操纵性能和本船的条件限制而盲目用车用舵,或对风流影响和外界自然条件可能给本船操纵产生的偏转现象、浅水效应、斜坡效应、岸壁效应、船吸效应等缺乏充分的估计和应有的戒备;

③ 不了解地方的特殊规定,或不熟悉船舶的定线制或分道通航制等安全管理规定;

④ 在通航密度较大、航行条件复杂的水域行驶不备车、不备锚或船长不上驾驶台;

⑤ 在尚未适应“夜视”或尚不了解来船动态和周围环境的情况下,或在避让过程中进行接班;

⑥在不适当的地点锚泊,或未能留出足够的活动余地,以应不测等。

(3)当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽

“当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽”,是指包括事先应预见到而未预见会出现的特殊情况出现时,未采取特殊情况所要求的任何戒备措施;事先预见可能会出现特殊情况而没有任何戒备或虽有戒备但采取措施不充分;出现特殊情况后未采取任何戒备措施或戒备措施不当。

未预见估计到的“特殊情况”,即异乎寻常的情况,可能来自于多方面的因素。如船舶条件的突变、自然条件的突变、交通条件的突变,以及各种非正常因素的出现。这些特殊情况,可能是业已出现,也可能是即将发生,通常包括但不限于以下情况:

①船舶可能出现舵机、主机、操纵系统的故障;

②突然遭遇暴风雨、沙暴、尘暴、浓雾,以及具有破坏性的灾害性天气;

③夜间临近处突然发现不点灯的小船或突然显示灯光的小船;

④浓雾中,在雷达上未发现任何的回波,但突然在临近处听到来船的雾号显示在本船的正横之前;

⑤已构成多船会遇局面,使得本船无法按《规则》的规定采取避让行动;

⑥他船突然采取意外的行动,使得本可导致两船在安全的距离上驶过的局面陷入极端危险的情况;

⑦他船突然背离《规则》采取行动,使会遇局面趋于复杂化,并具有危险性;

⑧当出现《规则》尚未提及的各种特殊情况时等。

总之,在当时特殊情况要求的任何戒备上,船舶随时保持高度的警觉性,及时发现或察觉各种特殊情况的征兆,预见到可能发生的一切特殊情况;采取一切防范措施,做好超前准备工作,以防不测;严格按照《规则》规定和船员通常做法的要求,运用良好的驾驶技术,及早地采取行动,避免在特殊情况下形成紧迫局面或紧迫危险。

二、背离

《规则》第三条(二)款规定:“不论由于何种原因,两船已逼近或者已处于紧迫局面时,任何一船都应当果断地采取最有助于避碰的行动,包括在紧迫危险时而背离本规则,以挽救危局。”

(一)采取最有助于避碰的行动

1. 采取最有助于避碰行动的时机

按照《规则》规定,采取最有助于避碰的行动应在“两船已逼近或者已处于紧迫局面时”进行。这一时刻,通常认为紧迫局面已经形成。

“紧迫局面”,通常是指当两船接近到单凭一船的行动已不能导致在安全距离上驶过的局面。紧迫局面的形成或者最初开始适用距离,随着许多因素变化而变化,例如,能见度、航道、水流、通航密度、会遇方式、两船速度、船舶尺度等。因此,船舶是否处于紧迫局面,应根据当时具体情况作出正确判断,并据此作出下一步行动决策。

通过大量的碰撞事故的分析,形成紧迫局面的原因有以下几点:



- (1) 未保持正规瞭望,以致发现来船太晚;
- (2) 未能对碰撞危险及早作出正确判断;
- (3) 未能积极、及早地采取有效的避碰行动;
- (4) 采取了不协调的避碰行动。

2. 最有助于避碰的行动

根据《规则》规定和良好驾驶技术,最有助于避碰的行动是尽可能抓住最后机会避免碰撞或减少碰撞损失的行动,包括在紧迫危险时而背离《规则》,以挽救危局。例如,当碰撞已不可避免时,一船以大角度撞击他船的中部或机舱部位时,其后果将比撞在船中前部,特别是船首部位要严重得多。如有可能改变两船碰撞的部位,采取紧急停车、必要时倒车或者大舵角转向的措施,将有可能使两船擦碰而过,至少可以减小碰撞损失。从良好的驾驶技术的角度上讲,在交叉相遇局面的某些态势下,两船即将发生碰撞时,其中一船或两船朝着对方船舶的方向转向,往往是在这紧迫危险中最有效、最有助于避碰的行动,是良好驾驶技术的具体表现,这一行动能够争取到最后一线希望来避免碰撞的发生,或者争取到两船擦碰以减小碰撞损失,见图 1-1。



图 1-1

(二) 背离《规则》

尽管制定《规则》力求准确、完善,使之成为船舶避碰的行动指南。然而,水上情况千变万化,会遇格局错综复杂,以及来自多方面的因素的干扰与限制,使得船员存在执行《规则》规定时,反而导致有可能发生碰撞的特殊情况。所以,当面临遵守《规则》尚无法避免碰撞时,应背离《规则》采取行动,并注意运用良好驾驶技术,以避免碰撞的发生。

1. 背离《规则》应具备的条件

当遵守《规则》规定尚不能避免碰撞时或反而导致碰撞的发生,是背离《规则》必须满足的前提条件。当遵守《规则》的规定尚能避免碰撞的发生,任何背离《规则》的行为,都是《规则》所不能允许的,也是极端错误的。显然,背离《规则》是有条件的,不是船员的主观想法,是当时特殊情况的客观需要和必然要求。所以,背离《规则》应是碰撞危险是存在的,危险是紧迫的,背离《规则》是合理的。

根据对船舶碰撞局面中两船在各个阶段,即碰撞危险—紧迫局面—紧迫危险—碰撞四个阶段所形成的碰撞危险度的分析,不难发现,如果在“紧迫危险”形成之后,恐怕两船共同采取行动,为时已晚,因而,这就要求相遇的两船应在该时刻到来之前,即应采取最有助于避碰的行动,以避免形成“紧迫危险”。所谓“紧迫危险”,通常是指当两船接近到单凭一船的行动已不



能避免碰撞的局面。背离规则的目的,也在于避免“紧迫危险”的形成。因而,是否形成“紧迫危险”,是船舶是否可以背离《规则》采取行动的依据,

2. 导致背离《规则》的特殊情况

导致背离《规则》的特殊情况或原因较复杂,可能由于当时航道条件限制;或者本船条件限制;或者出现多船会遇局面;或者他船背离《规则》;或者地方特殊规定等。根据这些“特殊情况”所带来的航行危险和碰撞危险,当遵守《规则》尚无法避免碰撞时,即应背离《规则》采取行动。常见但不限于以下情况:

- (1) 两艘机动船对遇或接近对遇,其中一船的右舷临近浅滩、暗礁或其他障碍物时;
- (2) 在航施工的工程船因受施工作业限制;限于吃水的海船因受水深和航道宽度限制;帆船或人力船因受风、流影响较严重,无法按《规则》要求避让时;
- (3) 当三艘机动船交叉相遇,致有构成碰撞危险时;
- (4) 一艘被迫越船,可能因前方航道弯曲或因过河横越或避让另一艘船等而被迫转向时;
- (5) 两艘机动船对驶相遇,一船侵占另一船航道时;
- (6) 当上行船(逆流船)强行驶入弯曲狭窄、不能会船的航段时;
- (7) 遇机动船突然或强行横越、掉头、靠离泊时;
- (8) 突遇不点灯的小船正挡航路时;
- (9) 在能见度不良时,突然在浓雾中近距离看到他船时;
- (10) 当地方特殊规定与《规则》相关规定发生冲突时等。

3. 背离《规则》的注意事项

背离《规则》,不但是极为严肃的法律行为,而且也是良好的驾驶技术的表现;不但受到条件的严格约束,而且还必须接受行动效果的检验,因此在背离《规则》时,一定要十分谨慎,并严格遵守以下注意事项:

(1) 背离《规则》,仅仅是在全面遵守《规则》的基础上的一种有益补充,只要存在机会遵守《规则》,就不应背离《规则》。

(2) 背离《规则》可能由于各种特殊情况所引起,但这些特殊情况下背离《规则》的目的是为了避免紧迫危险,挽救危局。

(3) 背离《规则》的必要性是检验背离规则是否正当的根本点。除非必要,决不允许背离《规则》。其必要性是指当时客观事实表明遵守规则不能避免碰撞或很可能导致碰撞;而背离《规则》有可能避免碰撞或减轻碰撞后果,因而不得不或必须背离《规则》。

(4) 背离《规则》并不是指背离《规则》所有条款的规定,而仅是指背离《规则》所适用某些或某一条款的具体规定;在背离某些或某一条款规定时,对其他《规则》条款的规定仍必须严格遵守。一般来说,瞭望条款、安全航速条款、避让原则条款、号灯号型和声响信号条款不允许背离;允许背离的条款,主要是《规则》第二章第二节、第三节、第四节对当事船舶具体避让行为作出具体规定的条款。

(5) 从船舶避碰的目的来说,背离《规则》在符合其条件的情况下是被允许的,从船舶避碰的具体要求来说,在这种情况下又是被要求的。在有必要背离《规则》时,背离《规则》是当事船舶的责任,不这样做,就会构成不能免责的疏忽或过失。

(6) 在背离《规则》时,所采取的避碰行动应符合良好驾驶技术的要求。如果背离《规则》



的行动也不能避免碰撞,则该行动应能减轻碰撞或减小碰撞损失。

第四节 特别规定

《规则》第四条(特别规定)规定:“本规则授权各省、自治区、直辖市海事机构,长江、黑龙江海事局及辖区内有内河的沿海海事机构根据辖区具体情况,制定包括分道通航等有关交通管制在内的特别规定,报交通部批准后生效。”

我国幅员辽阔,各通航水域的通航条件千差万别,船舶会遇情况错综复杂,如不同河流之间和同一条河流上、中、下游之间的通航环境均有一定的差异。《规则》针对内河通航水域的规定是普遍规定,所以,《规则》授权各省、自治区、直辖市海事机构,根据辖区具体情况,制定包括分道通航等有关交通管制在内的特别规定,去解决《规则》所无法解决的一些具体问题。但制定特别规定应注意以下法律关系。

一、“特别规定”的制定权限和程序

在《规则》授权的前提下,“特别规定”由各省、自治区、直辖市海事机构,根据辖区具体情况制定。可见,制定“特别规定”的机构,只能是“省级”海事机构和长江、黑龙江海事局及辖区内有内河的沿海海事机构。在制定程序上,必须经《规则》授权,并报交通部批准后才能生效。在《规则》授权的条件下,“特别规定”是对《规则》有关规定的延伸化和具体化,对辖区的具体情况,具有较强的针对性、可操作性、实效性。例如,《珠江口水域船舶定线制(试行)》(以下简称《定线制》)和《珠江口水域船舶报告制(试行)》、《“两广”内河避碰规则补充规定》就属“特别规定”。

二、“特别规定”与《规则》的关系

在同一水域中,若同时适用《规则》和“特别规定”,根据《规则》授权的原则,“特别规定”将具有较《规则》的优先适用权;“特别规定”的存在,必然导致在某一些事项上两种规则的不一致,位于这一水域的船舶首先应遵守和执行“特别规定”,“特别规定”未规定事项仍依照《规则》的规定执行。

第五节 定 义

《规则》在第五条“定义”条款中,就《规则》所引用的“各类船舶”与“专用术语”的定义作了解释,该定义对整个《规则》普遍适用。

1. 船舶

“船舶”是指各种船艇、移动式平台、水上飞机和其他水上运输工具,但不包括排筏。

除排筏外,一切船舶,不论其种类、大小、形状、结构、推进方式或用途如何,只要用作或者能够用作水上运输工具,包括移动式平台、水上飞机和其他水上运输工具在内,均属《规则》船舶范畴,比如客船、货船、快速船、帆船、人力船、工程船、渡船、科学考察船、军用舰艇、政府公务船等。



“水上飞机”,是指当其在水面上滑行、飘浮或锚泊时,视为船舶,而一旦脱离水面时,应当视为飞机,而不视为船舶。

2. 机动船

“机动船”是指用机器推进的船舶。

所谓“机器推进”,是指一艘船舶无论其使用何种类型的机器,如蒸汽机、柴油机、汽轮机、电气动力装置、空气螺旋桨推进装置、核动力装置,均属于“机器推进”的范畴。

3. 非自航船

“非自航船”是指驳船、趸船等本身没有动力推进的船舶。

驳船、趸船等本身没有动力,但在有动力船舶作用下用作水上运输工具,因此仍属船舶范畴。但帆船、人力船不属于“非自航船”,因为它们本身有动力。

4. 帆船

“帆船”是指任何正在驶帆的船舶,包括装有推进器而不在使用者。

帆船,是指正在单纯借帆作为动力行驶者。一船在同时使用机器和帆推进或仅用机器推进而不驶帆时,应作为机动船论。一艘同时装有机器和帆的船在既不使用机器推进又不驶帆的在航且不对水移动的状态下,究竟属于机动船还是帆船,《规则》未作出明确规定。从安全角度考虑,其他船舶将其视为帆船为好。

5. 拖船

“拖船”是指从事吊拖或者顶推(包括傍拖)的任何机动船。

尽管“拖船”一般是专门从事吊拖或者顶推或傍拖作业的机动船,但从《规则》定义的角度看,一艘机动船只要是正在从事吊拖或者顶推或傍拖作业,就应作为“拖船”论,即使该船为客船或其他类型机动船,如正在从事该项作业,也应作为“拖船”论。如未正在从事该项作业,则不应视为“拖船”。

6. 船队

“船队”是指由拖船和被吊船、顶推的船舶、排筏或者其他物体编成的组合体。

“船队”必须是拖船和被拖着构成的组合体,两者缺一不可。没有拖船的组合体,其组成的单体再多再大也不能叫船队,比如,吊在浮筒上,由若干艘驳船编成的组合体,不能作为“船队”论。

7. 快速船

“快速船”是指静水时速为 35 km 以上的船舶。

船舶在静水条件下时速能达到 35 km 以上的,即为“快速船”,比如气垫船、水翼船等。这里所指的时速是指“静水时速”,而非在流速条件下的“实际时速”。

8. 限于吃水的海船

“限于吃水的海船”是指由于船舶吃水与航道水深的关系,致使其操纵、避让性能受到限制的船舶。限于吃水的海船的实际吃水在长江定为 7 m 以上,珠江定为 4 m 以上。

海船进入内河航行,与其在大洋水域相比,因吃水与航道水深的关系,致使操纵、避让性能受到不同程度的限制,但并不意味着进入内河的海船就称之为“限于吃水的海船”。《规则》定义的“限于吃水的海船”,还应符合吃水规定条件:实际吃水在长江定为 7 m 以上,珠江定为