

内河避碰规则讲话

《内河避碰规则讲话》编写小组

人民交通出版社

内河避碰规则讲话

《内河避碰规则讲话》编写小组

人民交通出版社

内河避碰规则讲话

《内河避碰规则讲话》编写小组

人民交通出版社出版

(北京市安定门外和平里)

北京市书刊出版业营业许可证出字第 006 号

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

人民交通出版社印刷厂印

开本：787×1092_{1/32} 印张：2.5 字数：52 千

1981年3月 第1版

1981年3月 第1版 第1次印刷

印数：0001—61,200册 定价：0.42元

关于出版《内河避碰规则讲话》的通知

为了使广大内河船员、航运管理干部以及港航监督人员学习、掌握、运用《内河避碰规则》，对条文有正确统一的理解，同时也为各地航运学校教学的需要。我局于1979年初组织了《内河避碰规则讲话》编写小组，初稿完成后，经广泛征求意见，反复修改。在1980年6月又邀请内河船长、引航员、港航监督人员近40人进行集体审稿。会议又根据大家意见进行整理、定稿。

《内河避碰规则讲话》可作为内河驾驶、引航人员和各航运学校学生的重要学习资料。也是各船舶单位，港航监督部门贯彻执行《内河避碰规则》的参考依据。

交通部港务监督局

1980年

目 录

| | |
|----------------------------------|----|
| 前 言 | 1 |
| 适用范围 (第一条) | 2 |
| 定义 (第二条) | 2 |
| 避让行动 (第三条) | 3 |
| 机动船航行 (第四条) | 8 |
| 两船顺航道对驶相遇 (第五条) | 11 |
| 感潮河段 (第六条) | 17 |
| 平流、湖泊、水库地区 (第七条) | 20 |
| 横越 (第八条) | 21 |
| 两船在干、支流交汇水域相遇 (第九条) | 24 |
| 机动船与正在施工的自航挖泥船、被拖轮拖带的工程船相遇 (第十条) | 27 |
| 限于吃水的海轮 (第十一条) | 29 |
| 水翼船、气垫船 (第十二条) | 30 |
| 追越 (第十三条) | 31 |
| 船舶掉头 (第十四条) | 37 |
| 机动船尾随行驶 (第十五条) | 41 |
| 机动船与人力船、帆船、竹、木排相遇 (第十六条) | 41 |
| 帆船、人力船、竹、木排相遇 (第十七条) | 44 |
| 渔船 (第十八条) | 45 |
| 停泊 (第十九条) | 47 |
| 港内航行 (第二十条) | 49 |
| 能见度不良 (第二十一条) | 50 |

| | |
|--------------------------|----|
| 机动船减速的规定 (第二十二條) | 51 |
| 号灯和号型 (第二十三條) | 53 |
| 附录一 说明 | 55 |
| 附录二 说明 | 57 |
| 在航的机动船 (第二十四條) | 59 |
| 吊拖、顶推和傍拖船舶 (第二十五條) | 60 |
| 失去控制船 (第二十八條) | 63 |
| 进入工地的工程船 (第二十九條) | 64 |
| 装运危险品 (第三十條) | 65 |
| 横江渡轮 (第三十一條) | 66 |
| 停泊和搁浅船 (第三十二條) | 67 |
| 附录三 说明 | 68 |
| 声号设备 (第三十四條) | 69 |
| 操纵和警告信号 (第三十五條) | 69 |
| 附录四 说明 | 73 |
| 编后语 | 74 |

前 言

《内河避碰规则》（以下简称“内规”）是全国内河交通管理的主要规章。它是在全国江河、湖泊、水库船舶的避让、信号基本一致的基础上制定的。它的颁布对维护船舶航行秩序，保障人民生命和财产的安全，促进内河水运事业的发展将起到积极作用。

《内规》共有五章三十六条及四个附录。分总则、航行与避让、号灯和号型、声响信号等部分。其中主要部分是第二章航行与避让，着重解决船舶相遇的各种矛盾。在信号部分中，尽量做到了与国际、沿海港口船舶信号统一，以方便广大船员记忆和运用。

贯彻执行《内规》，首先必须认真贯彻执行“安全质量第一”预防为主的方针，加强对干部和船员有关安全生产和社会主义法制教育，增强法制观念，以期做到自觉地、严格地执行各项规章制度。目前内河船舶航行中存在的一些问题，要求我们大力宣传《内规》，严格执行夜航必须显示航行灯号，严禁无证驾船，严禁超载、超额违章航行。同时还要努力学习，钻研技术，不断提高驾驶操作技术水平。只有这样，才能熟悉和掌握《内规》，并结合良好的驾驶技术，以防止事故发生。

在执行《内规》的过程中，既要遵守《内规》的各条规定，又要全面理解《内规》的精神，根据具体情况去分析、判断和解决船舶避让中的各种矛盾。更要提倡顾全大局，发扬共产主义风格，把困难留给自己，把方便让给别人。反对

不顾客观实际，只顾自己不顾别人的不良作风。要树立确保国家财产、人民生命安全的高度政治责任感。才能主动、及时、准确地执行《内规》，避免各种事故，确保航行安全。

为了正确执行《内规》，使大家对其中的条文有比较系统的了解，现编写了《内规讲话》，除逐条逐款解说外，还引用了一些典型事例，对照条文，进行剖析，希望能帮助大家《内规》条文有一个正确的理解，以便于广大船员学习、掌握和应用，也可作为教学中的参考。

适用范围（第一条）

《内规》是全国内河统一的避碰规则，凡在国内江河、湖泊及水库航行和停泊的一切船舶和竹、木排都应当遵守。由于我国幅员辽阔，河流条件不全一样，因此本条（二）款指出各省、市、自治区以及港口可以根据本地区特殊情况制定补充规定，限于在一定范围内执行。这类补充规定应尽可能符合《内规》中的精神，不可以与《内规》的规定相抵触或混淆。

国境河流，如黑龙江、乌苏里江、额尔古纳河、松阿察河及兴凯湖等，另有规定，不在《内规》的适用范围之内。本条（三）款规定国境河流和与它相通的河流可以按各该河流所特订的规定办理。

定 义（第二条）

本条从《内规》中共归纳出21个专用名词，有的名词在《内规》中只出现过一次，有的则多次应用。名词的定义是

根据船舶的操纵、动态及航行条件和其他因素对船舶避碰的影响而定的，它服从于本规则需要并为本规则服务，而有别于在其它学科中同一名词的解释。如名词“感潮河段”，指的是水流受潮汐影响最大并由港航监督机关根据具体情况而划定界线的一段河段，并非指受到潮汐影响的整个河段。

为了便于结合条文学习和应用，所有名词都不作单独解释，一律列入到各有关条文中予以说明。

避 让 行 动 (第三条)

第三条是机动船航行和避让的总原则，是我国广大船员在航行与避让方面，通过长期实践总结出来的一些行之有效的经验。虽然全国内河情况不一，船舶种类繁多，活动规律不同，另外在航道条件、潮汐、流态、风压的影响上，以及船舶操纵性能上也有很大差别，但是作为船舶航行与避让的基本要求，避让的全过程，则大体一致。所以，只要遵守这个总原则，防止发生碰撞事故是应该能够做到的。

(一)首先让我们来领会(一)款中“在航行中要保持高度警惕，认真了望，谨慎操作，随时注意周围环境和来船动态”。它的意思是航行中不能麻痹大意，马马虎虎，每一船舶都应当随时用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切可用手段，认真了望，那就是除了视、听外，还要有雷达及其他助航设备的运用，以便及早发现来船。只有及早发现来船，才能争取到时间和较大距离的有利条件，达到安全避让的目的。如果发现来船晚了，就来不及采取措施，也就难于安全避让，因此了望是避让过程中的一个首要环节。由于了望疏忽而造成的事故教训是很多的。当了望发现相遇船舶

后，有两种可能，一是相互之间没有避让的关系；一是相互之间存在避让关系，只有通过认真了望，仔细观察，正确判断相遇船舶的动态，才能区分情况采取避让行动，这是做好避让的基础。与此同时，还要谨慎操作。所谓谨慎操作，就是随时随地要按照当时的客观环境采取相适应的措施，例如：从让路船来看，自己是否采取了避让措施？措施是否恰当？是否适应双方的变化；从被让路船来看，是否采取了协助避让？并注意让路船是否会发生意外的变化。还得随时注意周围环境。什么是周围环境呢？一般指本船周围其他船舶的动态，有的时候还包括航道情况，是宽、直，还是窄、弯；流态如何，有无浅滩、矾头、滩险槽口，是否港区、锚地等。特别是夜间，还要注意两岸的灯光影响。所有这些还仅仅是开始，因为情况是在不断变化的，来船可能改向，也可能木帆船已在掉橈，所以还要继续观察。航行避让是一个全过程，只有认真掌握了这个全过程，才能搞好安全会让。什么叫全过程，简单概括地讲，就是从发现船舶进行避让直至让清为止。

“当对来船动态不明产生怀疑，或声号不统一时”，是指船舶相遇，有时相互之间会发生怀疑。例如：对来船的灯光信号和动态产生怀疑，或者是双方的会船信号、声号或灯号不一致，这样就存在碰撞的可能；又如两船对驶相遇时，往往顺流船不按规定发出声号，自以为关系不大，这就会给逆流船在如何避让上带来疑问，拖延了时间，造成了紧张局面。遇有顺流船不按规定发声号的现象时，逆流船也可以按照当时的环境先发出会船声号，表示自己的意图，主动征得顺流船的同意，做好两手准备，这是解决怀疑的方法之一。但最重要的是发生了怀疑，或者是对驶相遇的船，相互之间声号不统一，例如你拉一短声他拉二短声的情况，一旦遇到

这种情况而继续前进，这就存在着碰撞的危险，因此双方都应当马上把车慢下来，这是防止碰撞的重要措施之一。

如何理解“如果条件许可应当立即减速、停车，必要时可倒车”呢？这是紧接着上面所说的“对来船动态不明产生怀疑”而讲的，就是要视当时航道、水流、周围环境以及本船性能等情况，在条件许可时应当尽量采取减速、停车或倒车，也就是说在对本身安全的条件下，可以用停车或倒车的，就不应该犹豫不决或只松一点车，以致延误了时间，应争取有更充裕的时间和较大的距离，以便于及时采取措施，避免碰撞。而高速避让是危险的，车速快了，就没有充裕的时间和较大的距离进行避让。因快车前进两船临近时避让不及而发生碰撞事故的教训是很多的，值得每个驾驶员吸取的。

(二) (二)款所讲采取防止碰撞行动“应当明确、有效、及早进行，并要运用良好驾驶技术”，那就是说在日常航行中，作为一个驾驶员最重要的是把船身摆正、摆顺，使别人一看就知道你的动态，要调顺船身而不是“头南尾北”横于航道上。还要运用“良好的驾驶技术”，也就是掌握好船舶性能，配合车速，达到安全会让，并要注意当时风、流压对会让的影响，特别是为它船所让出的会让水域是否会因风、流压的影响而造成双方在会让操作上的困境，从而发生碰撞危险。这些都是要很好掌握的驾驶技术。还要检验避让效果，是否达到预期让清的目的，如危险尚未消除，要立即采取主动避让措施，达到应有的避让效果。只有明确、有效、及早进行避让行动，才能取得充裕的时间、较大的距离，不失时机地进行安全会让。

“在避让过程中，被让路船要注意让路船舶的行动，并按当时情况采取行动协助避让。”海上航行避让时，让路船采取避让行动，被让路船可以维持原航向前进。但在内河

情况就不一样了，因为内河航行水域受到很大的限制，所以在避让时，除要求让路船主动采取避让行动以外，还要求被让路船也要采取相应的协同动作，这在狭窄或困难航道中就显得更为重要。安全会让往往也要求被让路船作协作避让行动，才能完成避让的全过程。当然我们提倡让路船早让，但是被让路的船这种协同动作也是很必要的。

(三)这样作了有时可能还会发生(三)款所指的“紧迫局面”，那时双方都应当采取避免或减少事故损失的一切避让行动。(三)款中所指“挽救危局”，即当两船已逼近，碰撞危险系千钧一发之际，单凭一船的行动已不能避免碰撞，双方都应当尽最大努力采取一切有助于挽救危局的行动。在这时候，不应该强调谁是让路船，谁是被让路船，任何一船都应当迅速果断地采取最有利于避让的行动，这是为了挽救危局或减轻碰撞损失的紧急措施。所以应与两船相互发现后应当及早采取避让行动有所区别。紧急措施虽也与确定事故责任有关，但是首先要强调避免发生紧迫的危险局面，所以在分析事故责任时，应根据船舶碰撞前的事实经过和应及早采取的避让行动，作为判断责任的主要依据。

(四)我们具体来看一看一般逆流船与顺流船对驶相遇的避让过程。

1.两船对驶相遇，顺流船应当在相距1公里以上处，及早鸣放会船声号。其意义是两船相遇，顺流船应当及早地发出声号，以便逆流船明了你的要求避让的意图，有充裕的时间和距离做好避让行动。这里所指“在相距1公里以上处”是以小机动船号笛听距1公里的要求为限度。虽然这个最低要求一般说来能够满足避让距离上的需要，但是我们仍然提倡要在1公里以上处，而大船的号笛听距是2公里，就更不应该以1公里为借口，迟迟不鸣放会船声号，同时不论大小船

还可以配合使用红、绿闪光灯，以弥补听距的不足。因此，如果不及早交换会船声号，而采取一相情愿的做法，等到两船临近了再鸣放声号，往往由于双方会让意图不一致，虽采取了避让行动，仍不能避免事故的发生。所以两船相遇，被让路船应该及早鸣放会船声号，以利于避免发生碰撞事故。

2. 顺流船应当谨慎考虑当时周围环境，在选择航路时，应当选择主流或航道中间行驶外，还应当考虑到让路船所在的位置和当地航道的情况，根据安全方便，全局观念，既考虑到自己，也照顾到别人。

3. 让路船应当重视被让路船的会船信号和要求，如无特殊情况，应当立即回答相应的会船声号。这里的精神很清楚，由于被让路船控制船位往往比让路船困难，所以“内规”规定让路船应当避让被让路船。但实际情况有时是错综复杂的，规则不可能对每种情况都作出详细的规定，而任何绝对的规定也是危险的，所以加上“特殊情况”。所谓特殊情况，并不是让路船可以任意作为借口的，而是应当按照当时当地的具体情况，有科学根据，为大家所承认的环境条件来认定。那就是指船舶条件、航道条件、当时周围环境等。但是，即使有特殊情况，也应当立即用声号表示本船动态，必要时，立即采取相应的紧急避让措施。

4. “双方声号统一后，不得改变。”这是应该强调的，因为双方既已按统一的会船声号采取行动，如临近改变，不但顺流船航速比较快，制动能力差，就是逆流船也有一定冲程。所以双方会船声号统一了，待临近时再改变会船声号，会使对方措手不及，以致发生事故，这种例子是不少的。

5. “在鸣放会船声号的同时，还应当配合使用红、绿闪光灯或号旗”。由于人力船、帆船逐步走向机械化，小机动船大幅度增加，这些小机动船设备简陋，号笛声音较小，机

器噪音大，而大型机动船有时受到风向的影响，使驾驶人员很难听清或甚至听不到来船发出的行动声号。为解决这个问题，所以规定鸣放声号的同时，使用闪光灯或号旗，使来船一看到就会明了所代表的意图。不少内河船舶一直在使用这种号灯和号旗，通过多年的实践证明，它对船舶安全避让效果良好。在使用上一定要注意准确、及时，两船对驶相遇鸣放声号一短声时，夜间连续显示红闪光，白天在左舷挥动白色号旗，表示要求来船从我左舷会过。鸣放声号两短声时，夜间连续显示绿闪光，白天在右舷挥动白色号旗，表示要求来船从我右舷会过。

机动船航行（第四条）

机动船的航行水域，应当根据航道的水流或岸形进行选择。什么叫航道？在我国内河河流上，船舶航行比较繁忙的河流，一般都按不同的要求设置航标。航标所标示出供船舶航行的水域就叫航道，这是比较明确的。但是，还有很多河流没有设标，在这种河流中，凡按照国家有关规定，据有足够的水深，可供船舶航行的水域也叫航道。

机动船航行，逆流船应当靠缓流或航道的一侧行驶；顺流船应当靠主流或航道中间行驶。也就是说，在航道水流有明显缓流、主流之分的，逆流船应靠缓流的一侧行驶；顺流船应靠主流行驶。如果在宽阔航道上，水流流态没有明显的区别；或在狭窄航道上，航标设置在一种流态的水域范围内的，都应当遵循逆流船靠航道一侧或浮标一侧行驶；顺流船靠航道中间或两浮之间行驶。这是顺、逆流船舶行驶的一般航行原则。

河流流速的平面分布，由于受到河水粘滞性和河床边界条件的影响，岸边常常是流速最小的位置，形成缓流区。而最大的流速常在河心的位置，即主流。在弯曲航道中，主流偏于凹岸一侧，而缓流区则位于凸岸一侧。于是逆流船利用缓流，顺流船利用主流，可以达到最大的对岸航速，符合营运过程中对船舶行驶的要求。所以，顺流船走主流，逆流船走缓流，不仅符合客观规律的要求，也是在一般情况下顺航道行驶船舶的基本航行规律，还能够起到分道通航的作用，有助于避免船舶发生碰撞。

可否不走自己的航路呢？这是不可以的。过去由于有的机动船对航行规律不了解，对航道不熟悉，或者是在某些情况下，自己是顺流船却走在逆流船的缓流水域或航道一侧去了，从而与在缓流或航道一侧上驶的船队相遇发生碰撞。类似这样的教训也是很多的。实践证明，顺、逆流船决不可以不走自己的航路。一定要各走各的航路，决不能占用它船的航路，这样才能避免形成紧迫局面，甚至发生船舶碰撞事故。

如1980年3月12日0408时，甲、乙两船在长江安徽省境内大王庙与窑沟之间航道中发生的碰撞事故（如图1）。甲船队上水航至大王庙灯浮，右舷距灯浮150米，这时发现下水乙船闪红灯并鸣放声号一短声，甲船队回答声号一短声，也闪红灯。甲船队在窑沟标下又调起船位，以后双方又统一了声号一短声，但甲船队所见的乙船船位始终偏于本船右首，一直显示绿舷灯，即慢车、停车及倒车。乙船下驶，平拦江矾后，发现大王庙附近上水甲船队，并闪红灯鸣放一短声，当听到甲船队鸣放三短声后，两船已发生碰撞。

该航段宽度约600米，碰撞地点距北岸约300米，即在航道中间发生碰撞。

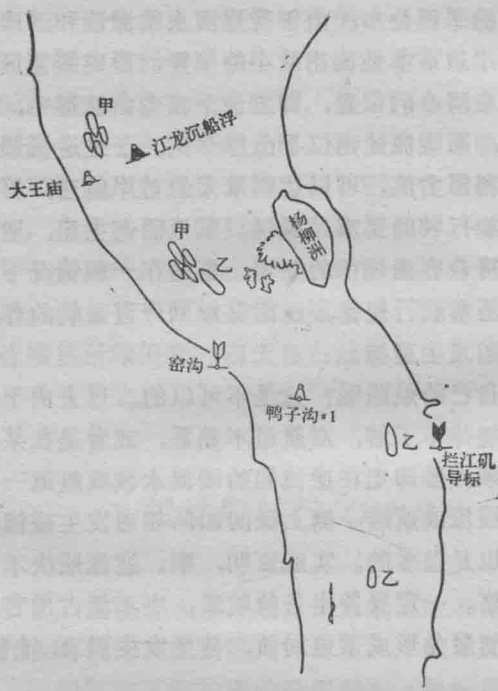


图 1

这次碰撞事故是双方很早发现并统一了会船声号之后发生的。为什么会船声号统一之后，航道宽度又有约 600 米，还会发生碰撞呢？首先双方统一信号后，但一直互见红、绿舷灯，说明两船接近对遇，船位并未让开，特别是上水甲船队，发现了下水来船，而船位一直走得较开，未向右避让，以致碰撞位置发生在航道中间，这是事故的主要原因。对照《内规》的有关条文分析，上水船没有走到自己应走的航道上；其次是统一了会船声号之后，没有加强了望判断，也未采取明确、有效的避让行动，特别是下水船以为自己是被让路船，所以一直快车行驶。

这是一个没有走自己应走的航路而发生碰撞事故的典型例子，从而说明机动船航行决不可以不走自己的航路，更不能占用它船的航路。

两船顺航道对驶相遇（第五条）

两船对驶相遇，是指顺航道上下航行的两船相遇，它包括对遇或接近对遇，互从左舷或右舷相遇，弯曲航道相遇，按规定这几种情况都应当按“逆让顺”进行避让。如图 2。

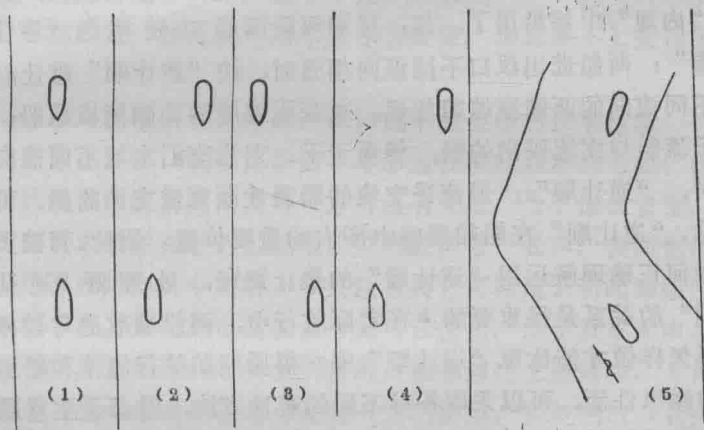


图 2

怎样判断两船对遇、接近对遇呢？这是指两船航向相反或接近相反相遇，在夜间，一船在正前方或接近正前方（约船首左右各 $1\sim 5^\circ$ 的范围内）看到对方的前后桅灯成一直线或接近一直线，而同时看到对方的红、绿舷灯；在白天一船观察到他船上述相应形态，即双方的前后桅成一直线或接近一直线，但不包括两横越船相遇。判断时，应充分考虑当时