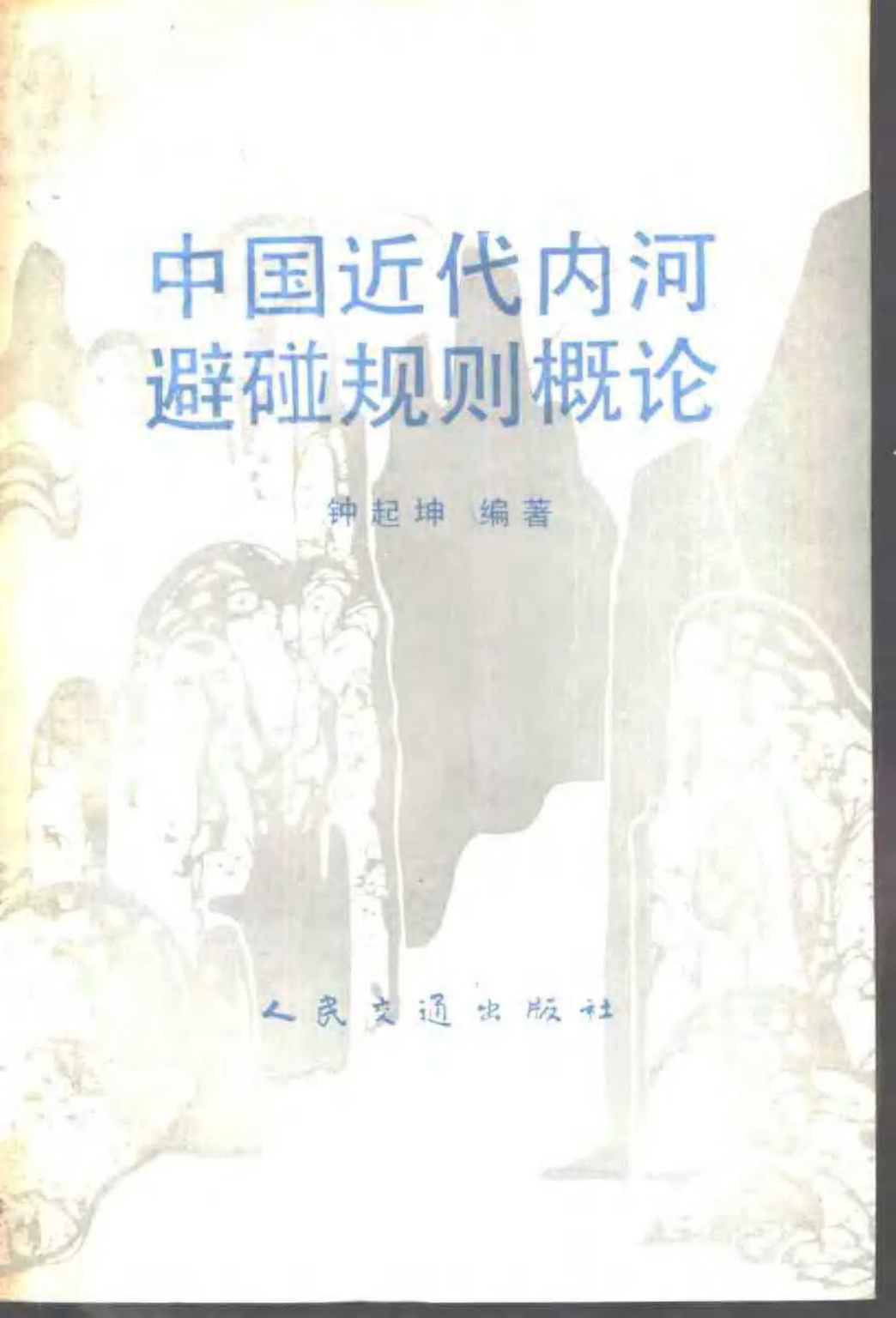


The background of the book cover features a traditional Chinese ink wash painting. It depicts a narrow river or canal winding through a landscape of steep, rocky cliffs. In the lower left, a small boat with several figures is visible, navigating the water. The overall style is artistic and evocative, typical of traditional Chinese art.

中国近代内河 避碰规则概论

钟起坤 编著

人民交通出版社

87.5982

9201720

中国近代内河避碰规则概论

Zhongguo Jindai Neihe Bipeng

Guize Gailun

钟起坤 编著

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

内 容 提 要

本书是我国近代内河船舶航行避碰规则的总汇。详尽阐述了清代光绪二年(1876年)我国最早的内河船舶避碰章程、1931年国民党南京政府颁布内河航行章程以及中华人民共和国建国后长江、珠江、黑龙江三大水系的船舶航行避碰规则和全国统一的《内河避碰规则》。并对上述规章各自的形成、演变、发展及其主要内容都作了论述。特别是对现行的《内河避碰规则》进行了深刻分析,根据正反两个方面的经验教训,对其修改作了专门论述。同时对1992年全国统一施行的《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》的产生缘由、结构编排、条款覆盖、原则确立、内容调整等着力进行了分述。还对国境河流的《中苏国境河流航行规则》作了论述。本书还以年代为序附录了建国以来在不同时期、不同区域实施的《长江避碰规则》、《珠江航行规则》、《中苏国境河流航行规则》、1979年《内河避碰规则》以及《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》等规则。

本书以科学的态度、历史和现实的观点,深入浅出,详实地把一个多世纪以来内河船舶避碰理论精华奉献给广大读者,是一部研究我国内河船舶航行避碰最为完整的参考用书,可供内河水运系统广大职工、船员作为业务学习参考书,也可供大专院校、科研单位及港航(港务)监督部门作为专门研究内河避碰规则的参考书。

本书由沈志成同志作序。在编写过程中,曾得到夏嵩山、何汉林、黄建平、王西元等同志的大力协助,在此深表感谢。

中国近代内河避碰规则概论

钟起坤 编著

插图设计:秦淑珍 正文设计:刘晓方 责任校对:顾莲华

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

北京市燕山联合印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:8.5 字数:226千

1992年4月 第1版

1992年4月 第1版 第1次印刷

印数:0001—15 000册 定价:6.00元

ISBN 7-114-01237-3

U·00822

序

研究船舶避碰措施始终是航海技术的重要课题。而内河船舶避碰规则在内河各种避碰措施中具有举足轻重的地位。长期以来,为完善我国的内河避碰规则,众多航海专家呕心沥血、兢兢业业地钻研,发表了不少有实用价值的学术论文。然而,系统地分析和研究我国历代内河避碰规则,《中国近代内河避碰规则概论》尚属首部专著。

《中国近代内河避碰规则概论》一书,从清光绪年间的轮船碰撞章程直至1991年内河避碰规则,对我国近代历部内河避碰规则,包括长江、珠江、黑龙江三大水系的避碰规则的形成、发展和基本内容作了系统、全面的分析和论述。尤其是对1979年内河避碰规则的研究,颇有创意。其中部分内容曾作为学术论文在《中国航海》、《航海技术》、《中国河运》杂志上发表过,受到航海界的好评。“论《内河避碰规则》的修改”一篇,观点新颖,切合实际,不少论点为1991年规则采纳。同时对1991年内河避碰规则,从产生缘由、编排结构、条款覆盖、增减内容等进行全面的论述。该书对了解我国近代内河避碰规则的演变发展既具有史料价值,又富学术价值。

《中国近代内河避碰规则概论》的问世,是长期积累和精心研究的结晶。本书提供的一些鲜为人知的资料和学术观点,对今后进一步研究和完善内河避碰规则提供了宝贵的参考资料。目前,专题研究内河船舶避碰的著作尚少。在此,我真诚希望航海界的专家们加倍关心内河船舶防撞研究,为航运事业作出更大的贡献。

张斌

目 录

一、清代光绪年间的轮船碰撞章程	(1)
二、民国时期的内河航行章程	(5)
三、50年代的长江航行暂行章程	(10)
四、60年代的长江避碰规则	(24)
五、60年代的珠江航行规则	(34)
六、70年代的黑龙江省航行规则	(42)
七、80年代的内河避碰规则	(48)
八、中苏国境河流航行规则	(58)
九、《内河避碰规则》问答	(70)
十、《内河避碰规则》修改概述	(99)
十一、试论《内河避碰规则》的修改	(117)
十二、90年代的内河避碰规则	(131)
附录一《长江避碰规则》	(148)
附录二《珠江航行规则》	(166)
附录三《中苏国境河流航行规则》	(180)
附录四《内河避碰规则》	(196)
附录五《中华人民共和国内河避碰规则》(1991)	(230)
附录六《内蒙古自治区内河木帆船航行制度》	(252)
附录七《河北省内河航行暂行章程》(1957)	(255)

一、清代光绪年间的轮船碰撞章程

《长江及沿海通商口内，内地船只防备轮船碰撞章程》是我国内河最早的船舶避碰章程。据《粤海关志》通商约章类纂卷廿九·卷卅（行船）记载，这个“章程”是当时九江海关拟定呈报海关总署的。光绪二年（1876年）十一月由海关总署抄发各口，所有中国官船和商局船舶一律遵照办理。“章程”抄发执行，对于维护我国内河航运权益，减少船舶碰撞事故起到一定作用。“章程”中有关“号灯”、“向右避让”原则至今仍然在我国现行的内河避碰规则中得到应用。

“章程”是在什么样的背景下产生的呢？众所周知，19世纪末，清王朝摇摇欲坠，内外交困，民不聊生。英、俄、美、德、法、日等帝国主义列强趁虚而入，掀起瓜分中国的狂潮。第一次鸦片战争之后，清朝政府被迫与英、美、法签订了一系列丧权辱国、极不平等的条约。1842年8月在《中英南京条约》中，清政府被迫向他们开放了广州、上海、厦门、福州、宁波五口通商。第二次鸦片战争之后（1856~1860年），英、法在俄、美支持下，联合发动侵略战争，又迫使清政府签订《天津条约》，开放汉口、九江、南京、镇江、牛庄（营口）、登州（烟台）、台湾（台南）、淡水、潮州、琼州十处商埠。随着《中美望厦条约》、《中法黄埔条约》的签订，外国商船和军舰可以在长江口岸自由航行。到1895年中日甲午战争，清政府又被迫签订了《中日马关条约》。长江中上游的沙市、重庆以及江浙水网地带的苏州、杭州等地也成为通商口岸。随着一系列不平等条约的签订和越来越多的内河港口的开放，外国军舰、商船在我国沿海、长江、珠江长驱直入。而军舰、商船涌入，与当时内河小船形成鲜明对比，无论是推进方式，

还是船舶速度：也无论是从船舶吨位还是从船舶质量来看，都相差十分悬殊。在内河航行中，外国船横冲直撞，经常撞沉我小船，导致无数船民身亡。与此同时，帝国主义列强纷纷将他们的船舶避碰章程强加给我国执行。如 1875 年俄国总领事将俄国的《航海船只预防碰撞章程》及《内河行驶船只管驾号令各条》交天津海关实施之后，德国公使又要清政府宣布实行他们的《行船免碰章程及定罪交易则例》（共 741 款）。清政府总理衙门又将德国的《行船免碰新章》增补 5 款翻译抄送南北洋关道参酌等等。而这些章程是为他们的权益制定的，大都有利于轮船，内河小船与外国轮船碰撞事故，按照他们的章程得不到任何赔偿。这种情况，为当时华船一些有识之士十分气愤，一致认为：“长江及上海口内之黄浦江，轮船碰损华船之案层见迭书，因无通行定章遂不能预防于事先，更不能妥办于事后，”必须“参酌中外情形”制定自己的“简明易晓，轮船及华船俱易遵从”的“船舶避碰章程”。《长江及沿海通商口内，内地船只防备轮船碰撞章程》就是在这样的条件下产生的。

《长江及沿海通商口内，内地船只防备轮船碰撞章程》共有八条。虽然比较简单、内容不尽完善，但毕竟是我国自己的“防备轮船碰撞章程”。“章程”明确了内河船及海船的号灯；对两船对驶相遇，轮船、帆船与人力划艇相撞，抛锚停泊船避免相撞等等划分了碰撞责任；对因风浪袭击失去控制的内河船与轮船碰撞后的救助，明确了救助及赔偿责任；并且对发生人身伤亡事故提出了赔偿金额。其主要内容如下：

1. 有关号灯规定

内河船及海船，夜间行驶时应于船头安放号灯 1 盏，一律用玻璃白灯。无论采取什么方式，总以明亮为主。如不点灯，被碰撞者咎由自取，与轮船无关。

2. 有关两船对驶相遇的避让规定

两船对遇，如果有碰撞危险时，船头应各向右行驶。如果转向错误，发生碰撞以致造成船沉货损者，由责任船舶负责赔偿。

3. 有关先后行驶的避让规定

内河船与轮船先后行驶，轮船见到内河船在前，应在相距 1 华里之外先鸣笛 3 次，使内河船注意避让。白天在河道转弯处及夜间、有雾之时，如轮船与内河船相距不远，轮船应鸣笛并停车。等内河船远离之后再动车，如若轮船不鸣笛、不减速停车，以致撞沉内河船时，轮船应负全部赔偿责任。

4. 有关划艇与轮船、帆船对遇时避让规定

内河人力船（划艇）主要靠人力行驶。轮船、帆船与划艇对遇，如果有发生碰撞危险时，应各自操左舵向右行驶，如若华船在左侧行驶，造成交叉相遇，又碰到强风、急流，无法避免碰撞时，轮船应停车竭力抢救遇难船民。被抢救船主酌情酬谢轮船水手。如轮船不停车抢救，以致造成人、船、货物损失，应由轮船按第七条规定，分别给予赔偿。在风平浪静之际，内河船撞损轮船，则由内河船照价赔偿。

5. 有关抛锚停泊船的避碰规定

吃水较深、重载的内河船，在离岸较远的江中抛锚，夜间如发现有轮船、帆船或洋船驶近，应预先鸣锣警告；白天有轮船驶近，有发生碰撞危险时，应紧急鸣锣呐喊。如若轮船不避让，以致造成人、船、货物损失的，轮船应照数赔偿。内河船不得在轮

船所必经的航道上抛锚停泊，如因停泊不当发生碰撞，属于咎由自取，与轮船无关。

6. 有关失去控制的内河船与轮船碰撞时的救助与赔偿规定

由于风浪袭击，内河船失去控制，而与轮船碰撞时，如若轮船不停车救助，人、船、货物损失均由轮船照数赔偿。只停车，不救助，酌情罚款。经过停车和竭力救助，内河船仍然沉没的，轮船不负赔偿责任。

7. 有关人身死亡事故的赔偿规定

内河船被轮船、帆船撞沉，发生人身死亡事故的，每一死者赔偿白银二百两，由死者家属具领。

《长江及沿海通商口内，内地船只防备轮船碰撞章程》的产生，不仅维护了我国船舶航行安全管理的立法权和司法权，并为建立我国自己的船舶避碰法规奠定了基础。

二、民国时期的内河航行章程

1931年(民国20年),国民党政府颁布的《交通部内河航行章程》是当时全国统一的内河航行章程。整个章程没有分章节,采用顺序条款,共24条。章程虽然只有24条,但条款内容比较广泛,包括适用范围;航行、停泊的号灯与号型以及旗号;迎头对遇、纵横相遇及追越避让的原则和避让行动;能见度不良时航行、停泊及减速规定;遇险求救以及违章处罚等内容。条文虽比较简单,但整个编排有序。不少内容诸如有关号灯显示是在“自日入起至日出止”、号灯中的“红左绿右”、号声的“一右二左三向后”、航行避让中的“帆船应靠船首右河岸行驶”、“两轮船对遇各靠右边让路,使他轮向本轮左边驶过”、“逆水者须让顺水者”、“顺风者须让逆风者”、追越中“未接到前轮答复汽号时,不得争先越过”,不论是在建国初期的《长江航行暂行章程》,还是60年代的《长江避碰规则》、70年代的《珠江航行规则》、《黑龙江省航行规则》,以至现行的《内河避碰规则》中都得到应用。

《交通部内河航行章程》的主要内容有以下几个方面。

1. 适用范围

章程明确规定:“凡船舶在内河航行,除法令有特别规定者外,均应照本章程之规定”。

2. 号灯、号型、旗号及声号

1) 轮船

(1) 规定“轮船日间航行应于船头悬挂自定船旗,船尾悬挂

国定商船旗，两旗不得悬挂一处。”

(2)规定“轮船夜间航行，自日入起至日出止”，“各轮须于船头桅杆及船尾各悬一白色明灯并于船之左舷设一红灯，右舷设一绿灯”。

(3)对红、绿灯提出以下技术要求：即两灯背面设柜式遮蔽器具，不使灯光互相映射后方。

(4)当轮船拖带船只时，规定在“桅杆白灯下加悬白灯二盏，高下相离约六英尺，每一拖船须各于明显之处悬白色明灯”。

(5)对轮船通语之汽号作了以下规定：

①短声汽号一响，表明本船向右；

②短声汽号二响，表明本船向左；

③短声汽号三响，表明本船倒退。

2)帆船

对帆船夜间航行，明确规定“须于船上明显之处悬一白色明灯”。

3)渔船。

规定渔船夜间在河道捕鱼时，“须于船头船尾各悬白色明灯”。

4)停泊

当轮船停泊或搁浅或机器损坏不能航行时，分别作了如下具体规定：

(1)轮船夜间停泊，“应于船头桅杆上悬一白色明灯”；

(2)轮船如遇中途搁浅或机器损坏不能行驶时，规定在日间应于明显之处上下连挂黑球二个，在夜间除照平常悬挂一白色明灯外，并应于挂黑球之处换挂红灯二盏”。

3. 航行避让

1)航行原则

首先规定“帆船在内河航行，平时除无他项阻碍外，应靠船右河岸行驶”。规定了轮船在下列情形下都应缓轮（减速）前进或

徐行:

(1) 轮船越过帆船时;

(2) 经过河道交叉、弯曲处或转弯时, 除缓轮前进外, 每 2 分钟应鸣长声汽号一响;

(3) 轮船在河道交叉、狭窄、曲折、转弯处或堤岸低落之处航行时应缓轮徐行,

2) 对遇避让

在对遇避让条款中, 章程分两轮船对遇; 轮船与帆船对遇; 两帆船对遇时的避让原则和避让行动作了如下具体规定:

(1) 两轮船对遇避让

“两轮船迎头相遇, 应各靠右边让路, 使他轮向本轮左边驶过” (还规定本条也适用于两帆船对遇)。

(2) 轮船与帆船相遇避让

“轮船与帆船相遇, 轮船应让避帆船行驶之路”。

(3) 两帆船对遇避让

“两帆船互相接近有碰撞之虞时, 两船之一艘须照下列规定避让航路”。

① 自由行驶之船舶, 须让用帆行驶之船舶;

② 自由行驶之船舶相遇时, 其逆水者须让顺水者;

③ 用帆行驶之船舶相近时, 顺风者须让逆风者。

3) 纵横(交叉)相遇避让

“两轮船纵横相遇, 如甲轮见乙轮在本轮船船头之右者, 应察看情形或减少速力或立即停轮或倒轮后退让避乙轮所行之路”;

“甲轮即经让路, 乙轮亦应察看情形, 设法让避, 不得径向甲轮前面横驶而过” (还规定了本条避让原则, 同样适用于帆船与帆船之间)。

4) 追越避让

在追越避让条款中, 不仅对两轮船的追越, 而且还对轮船追越帆船以及帆船追越帆船的避让原则和避让行动作了以下的规定:

(1) 两轮船追越避让

“两轮船同一方向行驶，后轮欲越过前轮时，除照本章程第十六条第一项鸣放汽号（即鸣放长声汽声三响、短声汽声一响）外，应避让前轮所行之路，但遇河道狭窄交叉或转弯处，不得争先越过”（本条款的后部分内容，适用于帆船与帆船的追越）。

还明确规定：“未接到前轮答允汽号时，不得争先越过”。

(2) 轮船追越帆船避让

“轮船越过帆船时，除缓轮前进外，应鸣长声汽号一响。”

5) 能见度不良时的航行

章程只规定了船舶在“遇雾、遇雪或大雨时”，“除缓轮前进外，每2分钟应放长声号一响”。

4. 求救规定

章程对求救有两条规定：“轮船于航行中遇险求救时，应速放汽号或雾号或敲警钟或用通语旗号，夜间或安放篝火至遇救时为止”。并规定：“船舶于航行中遇有他船求救时，除本船亦在危险中外，无论何时，应立时尽力施救”。

5. 停泊规定

有关停泊，章程规定：“凡船舶不得在河道中流或交叉转弯处停泊”。

6. 处罚规定

有关处罚，章程明确规定：“违反本章程之规定者，航政官应得停止其航行”。

7. 其他规定

除上述有关规定外，章程还规定：

(1) 船舶于航行中，不得将污秽煤屑及压载沙石等任意投弃河内；

(2) 因本章程未规定之事项，得适用航海避碰章程之规定（并注明：本条依 1931 年 9 月 27 日部令 400 号在航海避碰章程未施行前暂行废止）；

(3) 本章程自公布日施行。

三、50年代的长江航行暂行章程

《长江航行暂行章程》于1953年经中央人民政府交通部批准，颁布试行。

《长江航行暂行章程》是在修改1950年中央交通部批准的《长江航行章程》的基础上而形成的。它是我国建国初期，长江航行避碰比较完整的一个章程。不仅对长江，甚至对全国内河船舶航行避碰有很大的影响。后来出现的《长江避碰规则》、《珠江航行规则》、《黑龙江省航行规则》等都沿用了该章程一些基本航行避碰原则。

该章程有“总则”、“轮船航行规则”、“木船航行规则”、“附则”四章，共86条。以第二章“轮船航行规则”和第三章“木船航行规则”为主要章节。

在“轮船航行规则”中，对轮船信号及内燃机船补充信号作了明确规定；对轮船航行中一般规则、两船行驶中相遇规则以及行驶中相遇规则作了具体规定，并对行驶于上游的轮船也作了相应的规定。

在“木船航行规则”中，对木船信号、木船与轮船航行中相遇、两木船航行中相遇、木船在港内行驶与停泊、排筏（木排、竹排）航行、捕鱼木船以及行驶在上游的木船都作了明确规定。

《长江航行暂行章程》基本内容如下：

1. 有关总则

“总则”明确了制定《长江航行暂行章程》的指导思想及适用范围。对“长江”明确为“自宜宾起至长江下游自宝山嘴，经崇宝沙、堡镇港及长江北口五条港止”；划分为上、中、下三段：

宜昌以上为上游，宜昌至汉口为中游，汉口以下为下游。对行驶长江的一切船舶作了以下明确规定：

1) 应遵照航行主管机关规定的装载客、货，并配齐合格船员；

2) 须经航运主管机关检查合格，领有通航证件；

3) 应严格执行航行用信号的规定，不得有所疏忽；

4) 应在船舷边明显处，标明船名，在船尾标明船籍港，并对船名、船籍港的写法明确了自左至右，字迹要明显；

5) 轮船、铁驳及各种工作船，均须备有国旗和所属单位的专用旗帜，在船首悬挂所属单位的专用旗，在船尾悬挂国旗。各种木船和排筏均须备有国旗悬挂在旗杆上，并明确上述旗帜一律在日间悬挂；

6) 如发现他船遇险时，除本船在危险中或者不能航行外，无论何时何地均有尽救护之责；

7) 对航标及其他水上建筑物，均有爱护之责，发现有异状，应尽可能向其主管机关或航运主管机关报告，如不慎损坏时，应主动报请赔偿，否则应予严惩；

8) 各种机动工作船，行驶时应严守轮船航行规则；

9) 各种排筏及非机动工作船在航行时，应严守木船规则；

10) 严格遵守所规定的信号、声号，无论日间或夜间行驶，均应正确使用；灯号应自日落到日出之时间正确使用。对容易混淆的灯光，不得外露；旗号及形号应自日出至日落之时间内正确使用。

2. “章程”所用名词定义

1) “一切船舶”——是包括一切机动船、非机动船及各种工作船；

2) “轮船”——是指机器推进之机动船，并包括以帆为辅助行驶的机动船；

3) “木船”——是指用帆、桨及橹行驶的帆船、木驳、木划

及渔船等非机动车船:

4) “各种工作船”——是包括各式航道工程船、各式水利工程船、各式桥梁工程船、安装水底电线工作船及打捞工作船;

5) “行驶”——是指船舶不靠岸, 不抛锚, 不搁浅;

6) “各港各支流之特别规定”——是指经中央核准之规定;

7) “补充规定”——是指某些水道情况特殊, 一切船舶在特殊水道内行驶, 不但须遵照一般规则, 还须遵照补充规则。同时, 对轮船罗经周明确为 360° , 分为 32 字, 每字为 $15^\circ 15'$, 每度为 60 分, 每分为 60 秒。

3. 有关轮船航行规则

“轮船航行规则”, 为第二章, 是整个章程的重要章节之一。共分五节三十七条。

在“轮船航行规则”中包括: 信号的规定; 轮船航行中一般规则; 两轮船行驶中相遇规则以及行驶上游轮船和内燃机船的补充规则。

4. 有关信号

“轮船航行规则”中的信号规定共十八条。对轮船应配备的信号、行驶灯号、装载危险品信号、系泊或锚泊信号、工作船信号、轮船与他船相遇的声号、警告声号及其他声号——作了具体规定。

1) 轮船应备有的信号:

(1) 响亮汽笛及号钟各一具;

(2) 1 平方米红旗二面;

(3) 万国通语号旗四十面;

(4) 对径不少于 0.6 米的黑球三个 (小型轮船黑球对径不少于 0.4 米);