

中华人民共和国

内河船舶船员适任考试培训教材

船舶避碰与信号

中国海事服务中心组织编审

主编 丁继民 杨建国



驾驶专业



大连海事大学出版社

中华人民共和国内河船舶船员适任考试培训教材

船舶避碰与信号

中国海事服务中心组织编审

丁继民 杨建国 主编

大连海事大学出版社

内 容 简 介

本书根据《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》(2003 修正案),结合专家与学者的观点和作者的见解,对该规则的每一规定,从法律规范和技术规范两个角度进行逐条、逐句的评注和解释。全书共分绪论和七章,绪论介绍该规则的沿革、内容和性质;第一章介绍规则的适用范围、定义;第二章介绍船舶号灯、号型、声响信号、甚高频无线电话、国际信号旗的识别和应用;第三章介绍行动通则;第四章介绍机动船相遇,存在碰撞危险时的避让行动;第五章介绍机动船、人力船、帆船、排筏相遇,存在碰撞危险时的避让行动;第六章介绍船舶在能见度不良时的行动及其他;第七章介绍责任。

本书为内河船舶船长、驾驶员的适任考试培训教材,也可作为航海院校师生和海事管理机构相关人员参考之用。

图书在版编目(CIP)数据

船舶避碰与信号 / 丁继民,杨建国主编. —大连:大连海事大学出版社,2010. 12
(2011. 3 重印)

中华人民共和国内河船舶船员适任考试培训教材

ISBN 978-7-5632-2510-1

I. ①船… II. ①丁… ②杨… III. ①内河航行—避碰规则—技术培训—教材
②内河航行—信号—技术培训—教材 IV. ①U675.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 246124 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

大连华伟印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2010 年 12 月第 1 版

2011 年 3 月第 2 次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm 印张:9.875 字数:243 千

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 978-7-5632-2510-1

定价:28.00 元

前 言

根据《中华人民共和国内河船舶船员适任考试和发证规则(2010)》和《内河船舶船员适任考试大纲(2010)》，中国海事服务中心组织在内河船舶运输领域有着丰富教学和培训经验的专家、教授、高级讲师在 2006 年培训教材的基础上重新编写了《内河船舶船员适任考试培训教材》，并组织实践经验丰富的海事管理机构专家和船公司的指导船长、轮机长对教材进行了审定。

在本套教材编写前，中国海事服务中心组织参编专家对内河船舶运输现状进行了广泛的调研和深入的讨论，确保教材内容符合船上实际，反映最新航海应用技术和最新法律、法规、规范与标准，并在表达方式上通俗易懂、易于理解，符合内河船舶船员业务学习和技能培训的需要。

本系列教材分驾驶专业和轮机专业两部分：驾驶专业包括《船舶操纵》、《避碰与信号》、《航道与引航》、《船舶管理》、《船舶驾驶与管理》五种教材；轮机专业包括《主推进动力装置》、《船舶辅机与电气》、《机舱管理》、《轮机基础》、《船舶动力装置》、《轮机管理》六种教材。另外，单独编写和开发了内河船舶船员适任考试模拟练习软件，以光盘的形式出版，驾驶专业和轮机专业各一种。

《船舶避碰与信号》为所有类别适任证书考试的科目，适用于内河船舶驾驶船员考试和培训。本书由重庆交通大学丁继民、杨建国主编，由安徽省地方海事局董帮友、江苏海事职业技术学院赵邦良主审。

教材在编写过程中得到了交通运输部海事局领导和专家的关心和指导，相关海事部门和船公司对教材编写也提供了热情的帮助和支持，在此一并表示感谢！由于时间仓促，书中难免存在错误和疏漏，欢迎广大读者和专家批评指正。

中国海事服务中心

2010 年 11 月

目 录

绪 论	(1)
第一章 总则	(5)
第一节 宗旨和适用范围	(5)
第二节 定义	(7)
第二章 船舶信号	(12)
第一节 号灯和号型	(12)
第二节 声响信号	(31)
第三节 甚高频无线电电话	(38)
第四节 旗号的识别和应用	(40)
第三章 行动通则	(44)
第一节 瞭望	(44)
第二节 安全航速	(48)
第三节 航行原则	(53)
第四节 避让原则	(56)
第四章 机动船相遇存在碰撞危险时的避让行动	(62)
第一节 机动船对驶相遇	(62)
第二节 机动船追越	(68)
第三节 机动船横越和交叉相遇	(72)
第四节 机动船尾随行驶	(76)
第五节 渡船	(77)
第六节 机动船在干、支流交汇水域相遇	(79)
第七节 机动船在汉河口相遇	(82)
第八节 机动船与在航施工的工程船相遇	(83)
第九节 限于吃水的海船相遇	(85)
第十节 快速船相遇	(86)
第十一节 机动船掉头	(87)
第五章 机动船、人力船、帆船、排筏相遇,存在碰撞危险时的避让行动	(90)
第一节 机动船与人力船、帆船、排筏相遇	(90)
第二节 帆船、人力船、排筏相遇	(93)
第六章 船舶在能见度不良时的行动及其他	(95)
第一节 船舶在能见度不良时的行动	(95)
第二节 靠泊、离泊	(98)
第三节 停泊	(100)
第四节 渔船捕鱼	(102)

第五节 失去控制的船舶.....	(103)
第七章 责任.....	(105)
第一节 疏忽.....	(105)
第二节 背离.....	(109)
习题及答案.....	(113)
附 录.....	(133)
附录一 中华人民共和国内河避碰规则.....	(133)
附录二 国际信号旗.....	(147)
附录三 内河船舶避碰示意图.....	(149)
参考文献.....	(152)

绪 论

内河避碰规则是防止船舶碰撞事故、保障水上交通安全的重要海事法规,就其成为较为系统和全面的法规,有百余年的历史,从船舶避碰规则的历史沿革可以得知,它的各项条款、各种术语、各类号灯号型与声号的产生和变化,都来源于船舶避碰的实践,特别是来源于失败的实践——船舶碰撞。内河避碰规则规定应该怎么做,大都是过去没有这样做而导致了碰撞事故的发生;而它规定不应做什么或避免什么,也主要是过去那么做已造成了碰撞事故。因此,掌握内河避碰规则内涵实质,对于正确解释和运用其规定,指导避碰实践,避免碰撞事故发生是有益的。

一、《内河避碰规则》的沿革

(一)早期的内河避碰规则

早在清光绪二年(1876年),当时的清政府就制定了我国内河历史上第一部“避碰章程”,它的全称叫《长江及沿海商口岸,内地船只防备轮船碰撞章程》。它的条文虽很简单,只有8条,但对于维护我国内河航运权益,减少船舶碰撞事故起到一定的作用。该章程包括号灯的规定;两船对驶相遇的避让规定;先后行驶的避让规定;划艇与轮船、帆船相遇时避让规定;抛锚停泊船的避让规定;失去控制的内河船与轮船碰撞时的救助与赔偿规定;人身伤亡事故的赔偿规定等。其中,有关“号灯”、“向右避让”的规定,对以后的内河避碰规则产生了一定影响,但限于当时历史条件,条款侧重在碰撞事故发生后的赔偿责任,而真正防备碰撞方面的技术性措施在条文中较少提及。

1931年,当时的国民党政府颁布了《交通部内河航行章程》,这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。条文虽比较简单,但编排有序,且条款内容比较广泛,包括适用范围;航行、停泊的号灯、号型、旗号、声号;迎头对驶、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、停泊及减速的规定;遇险求救以及违章处罚等内容。其中,诸如有关号灯显示的“自日入起至日出止”、“左红右绿”规定;有关声号的“一右二左三向后”的规定;有关船舶航行与避让的“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”、“未接到前轮答复汽号时,不得争先越过”的规定等内容,对以后的内河避碰规则产生了重要影响。

(二)新中国内河避碰规则的产生和发展

1953年,中央人民政府交通部颁布了《长江航行暂行章程》,它是新中国建立初期,长江航行避碰比较完整的一个章程。该章程包括“总则”、“轮船航行规则”、“木船航行规则”、“附则”共四章86条,对轮船信号及轮船航行与避让原则做了明确规定,也对木船信号及木船航行与避让原则做了明确规定。该章程不仅对长江,甚至对全国内河船舶航行与避让有很大影响,后来出现的《长江避碰规则》、《珠江航行规则》、《黑龙江航行规则》等沿用了该章程一些基本原则。

1960年,经中华人民共和国交通部批准,由长江航政局颁布了《长江避碰规则》,它是在

《长江航行暂行章程》、《长江轮船拖带暂行规则》和其他有关长江航行避碰及信号等暂行规定的基礎上修改制定的。該規則包括“總則”、“信號和航速”、“航行避讓規則”、“附則”共四章 33 條，其主要內容規定了各類船舶號燈、號型、聲號、遇險信號規定及技術要求；規定了“機動船沿航道方向行駛，如果航道條件許可，順流船应当在主流內行駛，逆流船在緩流內行駛。”的航行原則；規定了“援用和遵守本規則所採取的任何措施，应当明確有效，及早行動，并且要適當重視良好駕駛技術的運用”的重要原則；規定了機動船、人力船、帆船、竹木排相遇的避讓責任和行動。“對遇”、“追越”、“橫越”、“進江海船”、“靠離泊”、“帆船、人力船、竹木排”、“漁船”等條款的避讓原則沿用至今。該規則對保障長江船舶航行與避讓安全起到了重要作用，也為現行的避碰規則奠定了重要基礎，但是，該規則存在編排順序不合理、各條交叉較明顯、適用範圍不清，以及未對船舶在能見度不良時的避讓行動作出明確規定等缺陷。

1961 年，廣東省交通廳、廣西壯族自治區交通廳頒布了《珠江航行規則》，該規則包括“總則和定義”、“信號和航速”、“航行避讓規則”、“附則”共四章 22 條。1973 年，黑龍江省交通廳頒布了《黑龍江航行規則》，該規則包括“總則”、“航道與航標”、“信號”、“航行與避讓”、“港渡口”、“漁船與漁網”、“救助和海事處理”、“附則”共八章 80 條。其中，涉及“航行避讓規則”，《珠江航行規則》、《黑龍江航行規則》與《長江避碰規則》具有一定的相似性。

隨著內河航運事業的發展，許多船舶早已跨越區域進行運輸，加之干支直達、江海直達等運輸方式的出現，客觀上需要有一個全面統一的內河船舶避碰規則。交通部從 1975 年開始醞釀，經過幾年的工作，在《長江避碰規則》基礎上，吸取了珠江等其他航行與避碰規則的內容，並參照《1972 年國際海上避碰規則》，幾經修改於 1978 年 2 月 1 日由交通部頒布《內河避碰規則（1979）》，並於 1980 年 1 月 1 日零時起開始施行。該規則是新中國內河第一部統一的船舶避碰規則，對內河航行安全開創了一個新局面，對預防船舶碰撞事故發揮了重要作用。該規則包括“總則”、“航行與避讓”、“號燈和號型”、“聲號信號”、“附則”共五章 36 條四個附錄，在編排順序上採用了《1972 年國際海上避碰規則》的編排方式，將《長江避碰規則》較分散的條文進行了重新整合，將航行與避讓條文突前，將信號條文放後，使規則結構發生了根本性的變化。在編排內容上，新增“順航道”、“橫越交叉相遇”、“對駛相遇”、“追越”等重要名詞解釋，新增“感潮河段”、“平流、湖泊、水库”條款、“機動船與正在施工的自航挖泥船”、“限于吃水的海輪”、“水翼船、氣墊船”條款；對“對駛相遇”、“橫越”、“追越”等條款進行了修改和補充。在號燈、號型上尽可能保持與海船規定的接軌，還補充了声响信號規定等。但該規則存在歸類不合理、邏輯不嚴密、適用範圍不清、條文交叉衝突、內容短缺、表述不够完善等問題。

（三）現行的內河避碰規則

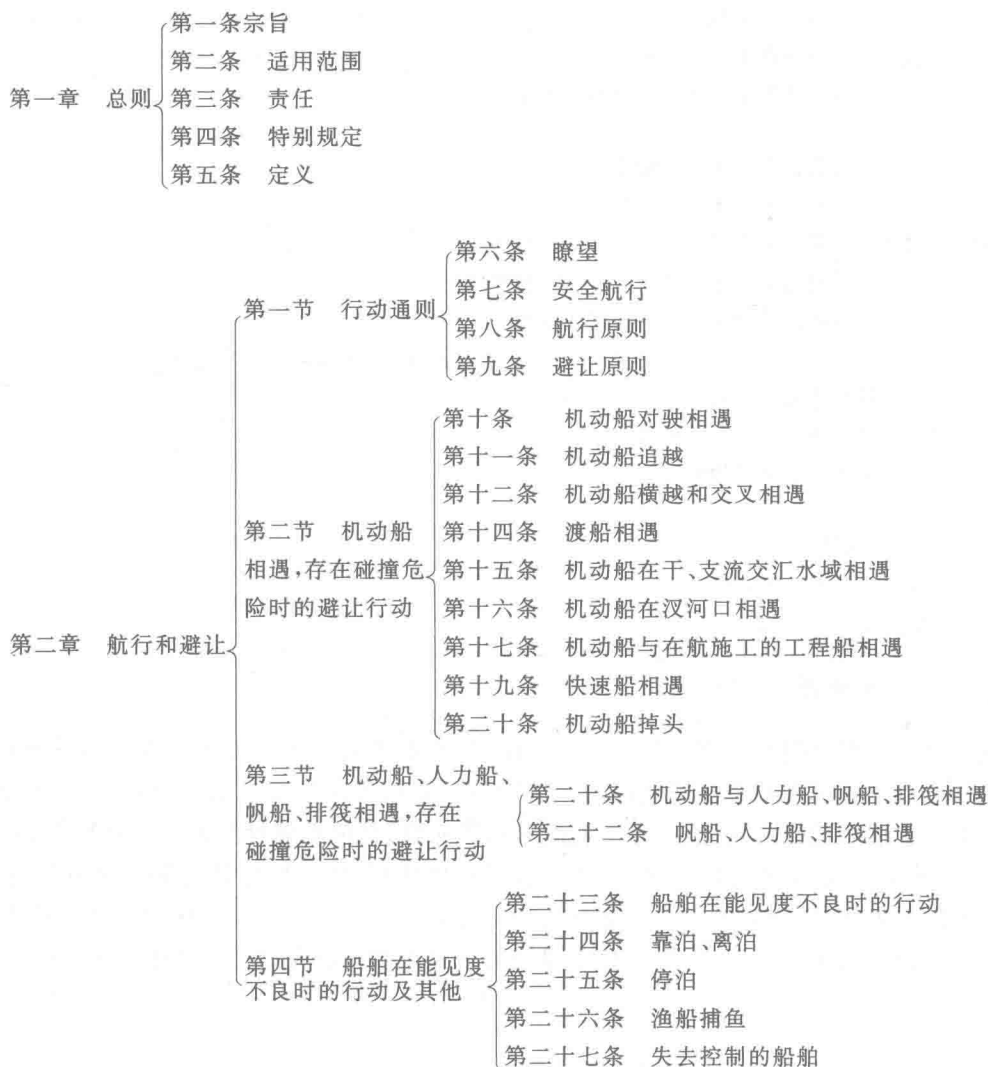
1989 年，由交通部負責，組織專家、學者對《內河避碰規則（1979）》的實施情況進行充分的調查了解，充分吸收各界意見，對《內河避碰規則（1979）》進行了多次討論、修改、補充。1991 年 2 月 8 日，交通部頒布了《中華人民共和國內河避碰規則（1991）》，並於 1992 年 1 月 1 日零時起正式執行。它的頒布和實施，對維護船舶航行秩序，保障人民生命財產的安全，促進內河水運事業的發展起着十分重要的作用。該規則包括“總則”、“航行與避讓”、“號燈和號型”、“声响信號”、“附則”共五章 48 條和三個附錄。在《內河避碰規則（1979）》的基礎之上，《中華人民共和國內河避碰規則（1991）》在哲理、結構、內容上有明顯變動。在哲理上，邏輯嚴密，條理清楚，內容緊湊，重點突出，解決了條款交叉和衝突問題；在結構上，將最基本、最重要條款突前，並將需要強調或提醒船員注意的問題都列為專門條款；在內容上，充分吸收了《1972 年國際海

上避碰规则》核心内容,新增“责任”、“瞭望”、“安全航速”、“甚高频无线电电话通话规定”等重要条款,并对其他部分条款进行了修订和完善。

在《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》生效后,为适应内河船舶避碰的需要,于2003年9月2日,交通部通过《内河避碰规则修正案》(交海发[2003]357号)对规则进行了修正,使规则新增了“渡船”、“船舶定线制、分道通航制”条款,“渡船”规定的纳入,有利于渡船航行与避让安全;“船舶定线制、分道通航制”规定的纳入,使规则增强了水上交通管理新成分。因此,现行的规则是经修正后的《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》(以下简称《规则》)。

二、《规则》的内容

《规则》分为五章共49条3个附录,其内容结构如下:



第三章 号灯和号型	第二十八条	一般规定
	第二十九条	在航的行动传
	第三十条	在航的船队
	第三十一条	在航的人力船、帆船、排筏
	第三十二条	工程船
	第三十三条	掉头
	第三十四条	停泊
	第三十五条	搁浅
	第三十六条	装运危险货物
	第三十七条	要求减速
	第三十八条	渔船
	第三十九条	失去控制的船舶
	第四十条	船舶眠桅
	第四十一条	监督艇和航标艇

第四章 声响信号	第四十二条	声响信号设备
	第四十三条	声号的含义
	第四十四条	船舶相遇时声号的应用
	第四十五条	能见度不良时的声响信号
	第四十六条	甚高频无线电话

第五章 附则	第四十七条	附录
	第四十八条	解释机关
	第四十九条	生效

附录一：号灯和号型的技术要求

附录二：声响信号设备的技术要求

附录三：遇险信号

三、《规则》的性质

《规则》既是船舶碰撞发生前避碰行动的指南，又是船舶碰撞事故发生后判定碰撞责任的依据。《规则》具有技术规范和法律规范的双重性质。船舶避碰本身就是一门技术，所形成的以《规则》为核心内容的技术规范，来源于实践并指导实践，在船舶航行与避让十分复杂的情况下，船员如不遵守船舶避碰的技术规范，违反避碰操作规程，就可能导致船舶碰撞事故发生。船舶碰撞事故的发生，所侵害的利益也是社会公共利益，作为水上交通安全的主管机构将船舶避碰的技术规范上升为法律规范，以行政法规的形式要求船员必须遵守《规则》所规定的责任和义务。

第一章 总 则

第一节 宗旨和适用范围

一、《规则》的宗旨

(一)条款内容((《规则》第一条))

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。

(二)条款解释

每部法律法规均有立法背景和宗旨,其宗旨和内容规定根据背景需要而制定,《规则》第一条明确了《规则》宗旨。水上船舶繁多,船舶会遇情况复杂,船舶碰撞事故时有发生,往往造成船上人命、货物和船舶的巨大损失,还会导致水域环境的严重污染。在这样的背景下,水上交通需要《规则》维护水上交通秩序,需要《规则》调整和规范船舶航行与避让行为,需要船舶驾驶员严格遵守《规则》各条规定,防止船舶事故的发生,从而保障人民生命、财产的安全,防止水域环境污染。《规则》的产生和发展,必须不断满足水上交通背景的客观需要;《规则》是船舶航行与避让的行动准则,是统一船舶驾驶人员避碰行为的一种法律规范,是分析调查处理船舶碰撞事故的依据。驾驶员必须增强法制观念,理解《规则》、运用《规则》,才能实现《规则》立法的宗旨和目的。

二、《规则》的适用范围

(一)条款内容(《规则》第二条)

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。

(二)条款解释

1. 适用的水域

《规则》适用的水域是指“由海事管理机构认定的可供船舶航行的江、河、湖泊、水库、运河等水域。”可简称为“内河通航水域”。内河通航水域,也是事实上可供船舶、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规则的改变,便于船员遵守执行。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》对上述通航水域确定航行和避让原则时,在保持相对统一的同时,又具有一定差别,所以,在理解《规则》具体条文的适用范围时,要注意不同水域的具体规定。例如,《规则》第八条(航行原则)(一)款规定:“机动船航行时,上行

船应当沿缓流或者航道一侧行驶,下行船应当沿主流或者航道中间行驶。但在感潮河段、湖泊、水库、平流区域,任何船舶应当尽可能沿本船右舷一侧航道行驶。”还在《规则》某些避让条款中也有相应体现。总之,应区分《规则》的适用水域和《规则》条款适用的水域。

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,船舶进出口时若因执行不同“避碰规则”,或因没有统一的“协定”或“协议”,如不同的避碰信号、航行与避让规定等,势必给船员带来许多麻烦,这对双方船舶避让安全都是不利的。所以,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是十分必要的。

由于中俄国境河流的特殊性和历史原因,船舶、排筏在与中俄国境河流相通的水域航行、停泊和作业时,如在黑龙江、乌苏里江、额尔古河、松阿察河及兴凯湖中俄国境河流上,一直遵守执行原《中苏国境河流航行规则》(交水监字 504 号文件)。而且,该规则与《规则》相比较,在号灯、号型、声响信号以及航行避让规定上存在较大的差异,所以,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。

2. 适用的船舶、排筏

《规则》适用的船舶、排筏,指在《规则》适用水域航行、停泊、作业的“一切船舶、排筏”。“船舶”的定义符合《规则》第五条中“船舶”的解释,即“船舶”是指各种船艇、移动式平台、水上飞机和其他运输工具,但不包括排筏。“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。

三、特别规定

(一) 条款内容(《规则》第四条)

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。

(二) 条款解释

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,不可能处处包罗万象,所以,《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,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。

1. “特别规定”的制定机构、程序和内容

“特别规定”是指《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规定。“特别规定”的制定机构,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。程序上的规范,使程序与规定实体得到统一,确保“特别规定”与《规则》在海事法律规范上的连贯和统一,尽可能避免二者相互矛盾和冲突,以免在船员中引起混乱而不利于安全。在制定内容上,主要包括分道通航等有关交通管制在内的有关规定,是对《规则》有关条款规定的延伸化和具体化,对海事机

构辖区船舶航行和避让具有较强的针对性、可操作性、实效性。例如,《长江三峡库区船舶定线制规定》、《长江江苏段船舶定线制规定》、内河港口的港章就属于《规则》的“特别规定”。这些特别规定的制定和实施,进一步规范和约束了所在辖区船舶的航行行为和避让行为。

2. “特别规定”与《规则》的关系

在制定有“特别规定”的内河通航水域,既适用《规则》又适用“特别规定”。在同一水域具有两种不同的规定,可能对该水域的船舶航行与避让在同一事项上的规定不一致。所以应明确“特别规定”与《规则》之间的关系和优先适用权。一旦“特别规定”与《规则》对船舶航行与避让在同一事项上的规定不一致,根据《规则》授权的原则,船舶首先应遵守和执行“特别规定”;“特别规定”未规定的事项,仍应依照《规则》的规定执行。例如,《长江江苏段船舶定线制规定》第三十条规定“本规定系特别规定,涉及航行、停泊与避让的其他规定与本规定有冲突时,按本规定执行。未尽事宜,按照有关法律、法规执行。”

第二节 定 义

一、条款内容(《规则》第五条)

本规则下列用语的含义是:

- (一)“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。
- (二)“机动船”是指用机器推动的船舶。
- (三)“非自航船”是指驳船、趸船等本身没有动力推动的船舶。
- (四)“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。
- (五)“拖船”是指从事吊拖或者顶推(包括旁拖)的任何机动船。
- (六)“船队”是指由拖船和被吊拖、顶推的船舶、排筏或者其他物体编成的组合体。
- (七)“快速船”是指静水时速为 35 公里以上的船舶。
- (八)“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、避让能力受到限制的船舶。限于吃水的海船的实际吃水在长江定为 7 米以上,珠江定为 4 米以上。
- (九)“在航”是指船舶、排筏不在锚泊、系靠或者搁浅。
- (十)“船舶长度”是指船舶的总长度。
- (十一)“航路”是指船舶根据河流客观规律或者有关规定,在航道中所选择的航行路线。
- (十二)“顺航道行驶”是指船舶顺着航道方向行驶,包括顺着直航道和弯曲航道行驶。
- (十三)“横越”是指船舶由航道一侧横向或者接近横向驶向另一侧,或者横向驶过顺航道行驶船舶的船首方向。
- (十四)“对驶相遇”是指顺航道行驶的两船来往相遇,包括对遇或者接近对遇、互从左舷或者右舷相遇、在弯曲航道相遇,但不包括两横越船相遇。
- (十五)“能见度不良”是指由于雾、霾、下雪、暴风雨、沙暴等原因而使能见度受到限制的情况。
- (十六)“感潮河段”是指沿海各省、自治区、直辖市海事机构及长江海事局划定的受潮汐影响明显的河段。
- (十七)“干、支流交汇水域”是指不与本河(干流)同出一源的支流与本河的汇合处。

(十八)“汉河口”是指与本河同出一源的汉河道与本河的分合处。

(十九)“平流区域”是指水流较平缓的运河及水网地带。

(二十)“渡船”是指内河 I 级航道内,单程航行时间不超过 2 小时,或单程航行距离不超过 20 公里,其他内河通航水域单程航行时间不超过 20 分钟的用于客渡、车渡、车客渡的船舶。

二、条款解释

《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”的定义做了解释,该定义对整个《规则》普遍适用。然而,在个别条款中,对所引用的“各类船舶”与“专用术语”的定义作出解释时,却不完全采用该条款所给予的定义,而作出另一种法律解释。

(一)船舶

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、水上飞机在内,均属《规则》规定的“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、政府公务船和地效船等。

“水上飞机”是指为能在水面操纵而设计的任何航空器。当其在水面上滑行、漂浮或锚泊时,应视为船舶;而一旦脱离水面时,应当视为飞机,而不视为船舶。

“移动式平台”是指虽未用作但能够用作水上运输工具的船舶,在水上按其用途不同可能有不同类型,而《规则》对此未具体明确化。

“地效船”是一种多模式的船艇,在其主要操作模式下利用表面效应的作用在接近表面的高度飞行。其形状类似于水上飞机,又称“地效翼船”或“地效飞行器”,是一种新型高速运输工具。它主要是利用其与地面或水面之间的“表面效应”获得升力而脱离表面一定高度飞行。地效船还可以漂浮在水面上进行低速操作。

(二)机动船

所谓“机器推进”,是指一艘船舶无论其使用何种类型的机器,如柴油机、电气动力装置、空气螺旋桨推进装置、核动力装置或其他新能源推进装置,均属于“机器推进”的范畴。“用机器推进”,并不仅仅指“正在使用机器推进”,因为一船舶关闭主机而在水面上漂浮,仍应视为机动船;也不是指“装有了任何机器或可用机器推进”,因为非自航船虽装有机,但该机器并不用作推进;帆船装有机而未使用机器。“用机器推进的船舶”一旦构成“在航施工的工程船”、“限于吃水的海船”、“失去控制的船舶”、“渔船”、“快速船”、“客渡船(长江干线)”,虽然可以判断其仍属于《规则》第五条所定义的“机动船”范畴,但其在遵守《规则》时,如《规则》条款另有要求,则应当遵守《规则》为其制定的特殊要求。如没有特殊要求,则应当按照机动船执行《规则》。

(三)非自航船

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

(四)帆船

帆船通常指依靠帆利用风力推进的船舶,在帆船未装备推进器的情况下,只要是正在驶帆(在航状态),就属于《规则》定义的帆船。

对于装有推进器的帆船,如果正在驶帆而不使用推进器者则为帆船;如果使用推进器,无

论是否正在驶帆均应视为机动船;如果在既不驶帆也不使用推进器的状态下,从安全角度考虑,则应当视其自己作为机动船执行《规则》,而他船如不能通过号灯或号型判断其是机动船还是帆船,应当假定该船为帆船,以策安全。

(五)拖船

尽管“拖船”一般是专门从事吊拖、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、顶推或傍拖作业,就应作为“拖船”论,即使该船为其他类型机动船,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”。

(六)船队

“船队”必须是拖船和被拖者构成的组合体,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“船队”论。

根据船队的定义,船队仍属于机动船范畴,不同的是仅在“机动船对驶相遇条款”中分为了机动船单船与船队。除此之外,在《规则》第二章“航行与避让”的其他条款中,《规则》对船队避让未专门作出与机动船避让不同的另外规定,所以总体上将船队视为了一般的机动船。

(七)快速船

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”。

(八)限于吃水的海船

限于吃水的海船首先是“海船”,进入内河航行,与其在大洋水域相比,因吃水与航道水深关系,致使其操纵、避让性能受到不同程度的限制,特别是驶离航向的能力受到严重限制,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”,进入内河的实际吃水还应符合吃水规定条件:在长江定为 7 m 以上,珠江定为 4 m 以上。

(九)在航

《规则》将船舶、排筏的动态分为在航、锚泊、系靠、搁浅四种。若船舶、排筏不在锚泊、系靠或者搁浅,则必然处于在航。因而,应正确理解锚泊、系靠、搁浅的解释。

“锚泊”,是指船舶、排筏通过抛锚使锚的抓力与河底业已抓牢时的状态。因此,船舶、排筏抛锚时锚未入土、起锚时锚已出土,以及船舶用拖锚掉头操纵或走锚时均属在航。锚泊的含义不限于一船用自己的锚抓牢河底,还包括船舶系泊于另一锚泊船上。

“系靠”,是指船舶、排筏通过缆绳系留在码头、岸壁、栈桥或陆地上的状态。在许多港口,常设有系船浮筒供船舶系泊,系浮筒是系靠的一种补充。当一船用系缆系靠在另一艘系泊船上时亦属系靠。总之,船舶、排筏用缆绳直接地或间接地系靠在码头、岸壁上,均应视为“系靠”。在系靠与在航的转换上,靠泊时当第一根系缆系牢系缆桩时,应后视为在航转换为系靠;离泊时当解脱最后一根系缆时,应视为系靠转换为在航。

“搁浅”,是指船舶、排筏搁置在浅滩或坐在礁面上,失去浮力无法漂浮航行的状态。船舶即使尚能在主机的驱动下作局部的船体移动,但仍然无法脱浅,仍应视为搁浅。若船体擦浅仍能前进,则不属于搁浅。

从《规则》对“在航”的定义可知,每一船舶、排筏在同一时刻只能属于在航、锚泊、系靠或搁浅这四种状态之一,并只能显示《规则》为之规定的在航信号、停泊信号、搁浅信号。

(十)船舶长度

船舶的“总长度”是指船首的最前缘至船尾的最后端的水平距离,即船舶最大长度。船舶操纵与避让,与船舶最大长度和最大宽度密切相关。

(十一)航路

“航道”,通常是指可供船舶航行的水域。“航路”是指船舶根据河流客观规律或者包括船舶定线制等在内的有关规定,在航道中所选择的航行路线。船舶选择航路必须遵循河流客观规律或者有关规定。在未实施船舶定线制及其他航路规定的水域,遵循河流客观规律是第一位的。在遵循河流客观规律的前提下,根据通航条件和环境,航路按其方向不同有上行(逆流)航路、下行(顺流)航路、过河(横越)航路之分;按其水位不同有枯、中、洪航路之分。在根据主管机关有关规定的前提下,航路则按规定指示航路行驶,通常表现为船舶定线制航路。例如,某些航区“分道航行规则”规定的航路、交通管制河段的特定航路、海船推荐航线等。

(十二)顺航道行驶

“航道方向”意指航道走向。从平面形态上看,航道走向总体上是由顺直方向与弯曲方向反复交替构成。“顺航道行驶”,是指船舶顺着航道方向行驶,包括顺着直航道和弯曲航道行驶。尽管顺航道行驶未明确提出船舶在规定航路大前提下进行,假如下行船(顺流船)与上行船(逆流船)顺航道行驶相互侵占对方航路,显然不利于船舶避让,也不符合规则规定。因此,船舶顺航道行驶,要求不论上行船(逆流船),还是下行船(顺流船),在顺直航道或弯曲航道航行过程中,均应当按规定航路行驶,船位均要符合“落位”的要求,航向既要尽可能与航道走向保持一致,达到顺向的标准,同时岸距也要恰当。船舶顺航道行驶时,应根据航道特点和船位情况,航向既要保持相对稳定性,又要保持灵活性,确保航向、岸距、船位、航路的正确。

(十三)横越

“横越”具有两层含义:一是船舶相对航道的方式,不论航道上是否有顺航道行驶的船舶,只要某船由航道一侧横向或者接近横向驶向另一侧,就属于横越。从船舶航向上看,船舶航向与航道走向构成横向或者接近横向,尽管横向或者接近横向未明确量的规定,但通常理解为横越以较大角度方式进行,船首明显由航道一侧指出另一侧,而不是以较小角度或不明显的角度方式进行。从船舶航路的过程和目的上看,船舶由航道一侧驶向另向另一侧。如以较大角度经过该过程,当角度要素与过程目的要素同时具备时,则视为横越,否则,不能视为横越。二是船舶相对顺航道行驶船舶的船首方向而言,只要是与顺航道行驶船舶的船首方向构成了较大交角,并横向驶过构成致有碰撞危险,则视为横越。

《规则》对船舶横越行为的约束和规范,并非针对任何船舶。结合《规则》第十二条(机动船横越和交叉相遇)规定,可看出横越的主体是机动船,横越船是指横越的机动船。

(十四)对驶相遇

根据“对驶相遇”的定义,一船与另一船构成“对驶相遇”应注意以下两点:一是两船均为顺航道行驶船舶。所以,应将两横越船不同流向来往相遇排除在外。另外,顺航道行驶的两船是指机动船还是非机动船,在本解释中并无明确规定,结合《规则》第十条“机动船对驶相遇”和其他相关条款规定,“对驶相遇”中顺航道行驶两船的主体是针对机动船。二是两船来往相遇。即顺航道行驶的上行船(逆流船)与下行船(顺流船)的两船来往相遇,并明确指出包括三种相遇形式:(1)对遇或者接近对遇;(2)互从左舷或者右舷相遇;(3)在弯曲航道相遇。

(十五)能见度不良

由于雾、霾、下雪、暴风雨、沙暴等原因而使能见度受到限制,而能见度被限制到什么程度才作为“能见度不良”,它因地因原因而异。由于该定义中所列各种原因所造成的能见度限制的实际视距下降程度是不同的,所以,《规则》定义中的“能见度不良”时实际视距因定义中所列天气现象而变化,不是一个固定的数值。船舶航行时,船员应以实际导致当时能见度不良受到限制的雾、霾、下雪、暴风雨、沙暴等天气原因或任何其他类似原因来判定本船进入“能见度不良”情况,随之按照《规则》第二十三条(船舶在能见度不良时的行动)规定避让。

(十六)感潮河段

《规则》所指的“感潮河段”,并不是指所有受潮汐影响的河段,而是沿海各省、自治区、直辖市海事机构及长江海事局划定的受潮汐影响明显的河段。如长江海事局划定长江感潮河段为南岸黄山鹅鼻嘴与北岸十圩港烟囱的连线以下。

(十七)干、支流交汇水域

将本河称干流,则不与本河同出一源而流入本河的河流称支流。支流与干流的汇合处,称“干、支流交汇水域”。

(十八)汉河口

由于河道江心洲的存在,将河道分成两汉河道或者多汉河道,其中一汉河道为主汉河道(本河),则其他分汉河道为支汉河道,支汉河道与主汉河道分流、汇流处,称为“汉河口”。

“汉河口”与“干、支流交汇水域”的根本区别是支汉河道与主汉河道(本河)同出一源,而且汉河口同时包括江心洲上下两端的“分合处”。

(十九)平流区域

《规则》定义的“平流区域”,是指水流较平缓的运河及水网地带,而不是所有水流较平缓的地带。“运河”,是人工开凿的河流。“水网地带”,主要位于江浙地区。

(二十)渡船

《规则》定义的“渡船”,应同时满足单程航行距离或时间、用途规定的要求。在单程航行距离或时间上,它根据不同等级航道或通航水域规定:在内河Ⅰ级航道内,单程航行时间不超过2 h,或单程航行距离不超过20 km,在其他内河通航水域单程航行时间不超过20 min;在用途上,它是用于客渡、车渡、车客渡的船舶,即客渡船载客、车渡船载车、车客渡船又载客又载车。同时,为确保渡船的避让安全,强化在长江干线航行的客渡船的避让责任,《规则修正案》(交海发[2003]357号)为此新增加了第三条(三)款、第九条(三)款、第十四条、第十七条(一)款规定。