

驾驶专业

中华人民共和国海船船员适任考试培训教材

船舶操纵与避碰

(船舶避碰)

中国海事服务中心组织编审



人民交通出版社
China Communications Press



大连海事大学出版社

中华人民共和国海船船员适任考试培训教材

船舶操纵与避碰

(船舶避碰)

中国海事服务中心组织编审



人民交通出版社
China Communications Press



大连海事大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

船舶操纵与避碰. 船舶避碰 / 中国海事服务中心组织编写. -- 北京: 人民交通出版社; 大连: 大连海事大学出版社, 2012

中华人民共和国海船船员适任考试培训教材

ISBN 978-7-114-09728-7

I. ①船… II. ①中… III. ①船舶航行-避碰规则-资格考试-教材 IV. ①U692.1②U675.96

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 058075 号

中华人民共和国海船船员适任考试培训教材

书 名: 船舶操纵与避碰(船舶避碰)

著 者: 赵月林 金兴赋

责任编辑: 钱悦良

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.chinasybook.com>

销售电话: (010) 64981400, 59757915

总 经 销: 北京交实文化发展有限公司

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 18.25

字 数: 438 千

版 次: 2012 年 5 月 第 1 版

印 次: 2012 年 5 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-09728-7

印 数: 0001 - 5000 册

定 价: 56.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

编委会成员

编委会主任 陈爱平

编委会常务副主任 郑和平

编委会副主任 郭洁平 李恩洪 侯景华

编委 韩杰祥 朱可欣 梁天才 王玉洋

陈国忠 梁军 郑乃龙 王长青

韩光显 葛同林 黄燕品 刘克坚

温宇钦



前 言

《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》(简称 11 规则)已于 2012 年 3 月 1 日起生效,新的《中华人民共和国海船船员适任考试大纲》也将于 2012 年 7 月 1 日开始实施。为了更好地指导帮助船员进行适任考试前的培训,进一步提高船员适任水平,在交通运输部海事局领导下,中国海事服务中心组织全国有丰富教学、培训经验和航海实际经验的专家共同编写了与《中华人民共和国海船船员适任考试大纲》相适应的培训教材。本教材编写依据 STCW 公约马尼拉修正案,采用图文并茂的形式,改变了长期以来以文字为主的教材编写方式。本教材的创新模式对今后的船员适任培训具有重要的指导意义。

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,重点突出船员适任考前培训和航海实践需掌握的知识,旨在培养船员具备在实践中应用知识的能力,并可作为工具书帮助船员上船工作使用。

本套教材由航海英语、船舶操纵与避碰、航海学、船舶结构与货运、船舶管理(驾驶)、(高级)值班水手业务、高级值班水手英语,轮机英语、船舶动力装置、主推进动力装置、船舶辅机、船舶电气与自动化、船舶管理(轮机)、(高级)值班机工业务、高级值班机工英语,电子电气员英语、船舶电气、船舶机舱自动化、信息技术与通信导航系统、船舶管理(电子电气员)、电子技工业务、电子技工英语组成。

本套教材在编写、出版工作中,得到了各直属海事局、各航海院校、海员培训机构、航运企业、人民交通出版社、大连海事大学出版社等单位的关心和大力支持,特致谢意。

中国海事服务中心
2012 年 3 月



编者的话

本教材是根据中华人民共和国海事局制定的《中华人民共和国海船船员适任考试大纲》和《STCW 公约》马尼拉修正案编写的。适用于无限航区和沿海航区各个等级的海船船长、大副、二/三副适任证书考试培训使用。本教材也可作为航海院校师生的教学参考书。

本教材编写的指导思想是能够覆盖《中华人民共和国海船船员适任考试大纲》的全部内容,帮助学员顺利地通过适任证书的考试,并尽可能考虑海上实际避碰中遇到的各种问题,以加强对船舶驾引人员海上实际避碰、操船能力的培养。

全书共分九章。第一章概述《国际海上避碰规则》的沿革和主要内容,介绍了该规则的适用范围和一般定义。第二章介绍了船舶的号灯、号型以及声响和灯光信号。第三章、第四章、第五章阐述了《国际海上避碰规则》第二章的全部内容,分别介绍了船舶在任何能见度情况下的行动规则、船舶在互见中的行动规则以及船舶在能见度不良时的行动规则。第六章阐述了疏忽条款和背离条款的含义,并介绍了特殊情况下的避碰。第七章为船舶值班,分别介绍了《STCW 公约》和我国海船船员值班规则的有关内容。第八章介绍了驾驶台资源管理的有关内容。第九章介绍了船舶视觉信号。此外,本书针对每一章,列出了一定数量的思考题,供学员练习。

本书由大连海事大学赵月林、青岛远洋船员职业学院金兴赋主编,上海海事大学方泉根主审。其中第一章、第三章、第四章、第五章、第六章由赵月林编写,第二章、第七章、第八章、第九章由金兴赋编写。全书最后由赵月林修改定稿。方泉根教授在审阅过程中提出了大量宝贵修改意见,在此向其表示衷心的感谢!中国海事服务中心的尹金岗参与了教材的主要审定工作。

为了便于读者的学习,在本书的编写过程中力求概念清楚、理论正确、重点突出、条理清晰、文字通顺、理论结合实际,并运用了相关的实际案例。但由于编者水平有限,时间仓促,不足之处和差错在所难免,竭诚希望前辈、同行和读者批评指正。

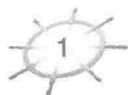
编者

2012年3月



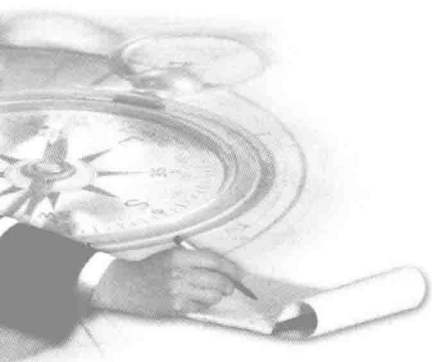
目 录

第一章 国际海上避碰规则概述	1
第一节 海上避碰规则的沿革、内容和性质	1
第二节 适用范围	4
第三节 一般定义	8
思考题	15
第二章 号灯、号型、声响和灯光信号	16
第一节 号灯与号型基础知识	16
第二节 声响与灯光信号	44
第三节 遇险信号	55
思考题	56
第三章 船舶在任何能见度情况下的行动规则	57
第一节 适用范围	57
第二节 瞭望	57
第三节 安全航速	65
第四节 碰撞危险	73
第五节 避免碰撞的行动	81
第六节 狭水道	94
第七节 船舶定线制和分道通航制	100
思考题	112
第四章 船舶在互见中的行动	114
第一节 适用范围	114
第二节 帆船	114
第三节 追越	119
第四节 对遇局面	126
第五节 交叉相遇局面	131
第六节 让路船与直航船的行动	135
第七节 船舶之间的责任	141



思考题	145
第五章 能见度不良时的避碰行动	146
第一节 适用范围	146
第二节 船舶在能见度不良水域航行的戒备	147
第三节 能见度不良时的避碰行动	149
思考题	155
第六章 责任	156
第一节 概述	156
第二节 疏忽	157
第三节 背离规则	161
第四节 各种特殊情况下的避碰	163
思考题	173
第七章 航行值班	174
第一节 航行值班中基本原则的内容、应用和意图	174
第二节 驾驶室协调工作程序	179
思考题	185
第八章 驾驶室资源管理	186
第一节 船舶驾驶室资源管理基本概念	186
第二节 组织	191
第三节 驾驶室团队	195
第四节 通信与沟通	206
第五节 决策和领导力	209
第六节 情境意识的获得和保持	226
第七节 驾驶室资源管理案例分析	231
思考题	237
第九章 用视觉信号发出和接收信息	238
第一节 船舶信号设备及配备	238
第二节 船舶信号设备的保养	241
第三节 国际信号规则	241
第四节 挂旗常识	244
第五节 通信要素的表示方法及呼号的组成	246
思考题	250

附录 I	1972 年国际海上避碰规则	251
附录 II	中华人民共和国非机动船舶海上安全航行暂行规则	274
附录 III	国际信号旗	276
参考文献	278



第一章

国际海上避碰规则概述

第一节 海上避碰规则的沿革、内容和性质

一、海上避碰规则的历史沿革

(一) 早期的海上避碰规则

海上避碰规则是防止船舶碰撞事故、保障海上交通安全的重要海事法规,其历史萌芽可以追溯到公元前的罗德海法(*Lex Rhodia*),该法是一部海商习惯法,它将据以判断过错责任的一些海上避碰惯例列举出来,如“在航船应给锚泊船让路”、“船舶应发出信号来表明本船的存在”等。

就避碰规则成为较为系统全面的国际性海事法规来说,亦有百余年的历史。1840年10月,英国伦敦引航公会(London Trinity House)在总结当时被普遍接受的避碰做法的基础上,提出了世界上第一个成型的海上避碰规则——《汽船航行规则》。该规则规定:帆船之间,顺风航行的船应给逆风航行的船让路,左舷受风的船应给右舷受风的船让路;当两艘汽船航向不同而不可避免地或必然地交叉相遇而相互接近时,如各自保持航向将会出现碰撞危险,各船应操左舵(当时操舵装置是操左舵使船舶右转)从而相互从他船左舷通过;等等。1846年英国议会将其颁布为法律——《汽船航行规则法》。

1861年英国商务部制定了一套新的避碰规则,经与法国协商补充修改后于1863年开始执行。该新的避碰规则被称为《1863年海上避碰规则》,它包括前言、号灯规则、雾号规则、驾驶和航行规则四个部分,共20条。到1864年底,该规则被英国、法国、美国 and 德国等30多个海运国家采用。该规则部分规定至今仍然有效,例如两艘汽船交叉相遇存在碰撞危险时,有他船在本船右舷的船应让路;两艘汽船对遇或接近对遇都应向右转向;每一船舶追越他船时应给被追越船让路。





《1863年海上避碰规则》在1879年又经过修改,并于1880年生效,其中准许汽船鸣放操纵声号,以表明为避免碰撞而采取的行动。1884年对遇险信号的规定作为单独一条加入避碰规则。

(二) 国际海上避碰规则的产生与发展

为了使海上避碰规则能广泛地吸收各海运国家的意见,在美国政府的倡议下,于1889年10月在华盛顿召开了第一次讨论海上避碰规则的国际会议并制定了更加充实和全面的《1889年海上避碰规则》。但遗憾的是,新制定的规则没有立即生效,直到1897年才被英国和美国等少数几个国家采纳和实施。

1910年10月,世界主要海运国家在布鲁塞尔召开了第二届国际海事会议。认识到1889年《海上避碰规则》在国际上生效的必要性,于是对该规则作了少量修改,并决定该规则立即生效,该规则(即《1910年国际海上避碰规则》)成为第一个国际海上避碰规则。直到1954年该规则才被生效的《1948年国际海上避碰规则》所代替。

1914年和1929年召开的第一次和第二次《海上人命安全公约(SOLAS)》会议均对《1910年国际海上避碰规则》进行了修订,但因故未能实施和生效。1948年的SOLAS会议又修订了《1910年国际海上避碰规则》并制定了《1948年国际海上避碰规则》。《1948年国际海上避碰规则》与《1910年国际海上避碰规则》相比,其修订并不大。《1948年国际海上避碰规则》于1954年1月1日生效,我国于1957年12月23日予以接受,但声明对我国的非机动船作出保留。

(三) 现行的海上避碰规则

1959年,联合国设立了“政府间海事协商组织”(简称“海协”,1982年5月更名为国际海事组织)。该组织于1960年在伦敦召开了SOLAS会议,主要就此前出现的雷达避碰操作方面的问题对《1948年国际海上避碰规则》进行了修订并制定了《1960年国际海上避碰规则》,将运用雷达信息协助海上避碰的建议单独作为一个附件,附于其后。《1960年国际海上避碰规则》于1965年9月1日生效,我国于1975年6月2日正式接受,但仍对我国的非机动船作出了保留。

1972年10月“海协”主持在伦敦召开专门大会,修订《1960年国际海上避碰规则》,签署了《1972年国际海上避碰规则公约》,并将新修定的《1972年国际海上避碰规则》作为该公约的附件,强化了国际避碰规则在保证海上安全和保护海洋环境方面的重要作用和重要地位。《1972年国际海上避碰规则》在1977年7月15日生效,我国于1980年1月7日正式加入和接受并于同年4月1日零点起正式实施。对于我国的非机动船仍作了保留。1972年规则与以往规则相比有明显变动,不仅在结构和内容上符合逻辑,更重要的是偏重于指导和帮助驾驶员如何避免碰撞,而不是便于判明碰撞事故双方的责任。

为适应海上避碰实际需要,海协及更名后的国际海事组织(IMO)于1981、1987、1989、1993、2001和2007年通过六个修正案,对1972年《国际海上避碰规则》进行了修正,使其内容不断丰富和完善,这些修正案分别在1983年6月1日、1989年11月19日、1991年4月19日、1995年11月4日、2003年11月29日和2009年12月1日生效。

(四) 国际海上避碰规则在中国的实施

1957年我国接受1948年《国际海上避碰规则》时,对有关非机动船的规定作了保留,并于





1958年颁布了《中华人民共和国非机动船舶海上安全航行暂行规则》，规范我国非机动船舶的海上避碰事宜。随后在实施1960年和1972年《国际海上避碰规则》时，仍对非机动船作了保留。我国在1980年实施1972年《国际海上避碰规则》，并与该公约的其他成员国同步接受和实施相应的修正案。

二、国际海上避碰规则的内容与结构

1972年《国际海上避碰规则》(以下简称《规则》)分为五章38条和四个附录。其主要内容结构如下：

第一章 总则

第一条 适用范围

第二条 责任

第三条 一般定义

第二章 驾驶和航行规则

第一节 船舶在任何能见度情况下的行动规则

第四条 适用范围

第五条 瞭望

第六条 安全航速

第七条 碰撞危险

第八条 避免碰撞的行动

第九条 狭水道

第十条 分道通航制

第二节 船舶在互见中的行动规则

第十一条 适用范围

第十二条 帆船

第十三条 追越

第十四条 对遇局面

第十五条 交叉对遇局面

第十六条 让路船的行动

第十七条 直航船的行动

第十八条 船舶之间的责任

第三节 船舶在能见度不良时的行动规则

第十九条 船舶在能见度不良时的行动规则

第三章 号灯和号型

第二十条 适用范围

第二十一条 定义

第二十二条 号灯的能见度距离

第二十三条 在航机动船

第二十四条 拖带和顶推



第二十五条 在航帆船和划桨船

第二十六条 渔船

第二十七条 失去控制或操纵能力受到限制的船舶

第二十八条 限于吃水的船舶

第二十九条 引航船舶

第三十条 锚泊船和搁浅的船舶

第三十一条 水上飞机

第四章 声响和灯光信号

第三十二条 定义

第三十三条 声号设备

第三十四条 操纵和警告信号

第三十五条 能见度不良时使用的声号

第三十六条 招引注意的信号

第三十七条 遇险信号

第五章 豁免

第三十八条 豁免

附录一 号灯号型的位置和技术细节

附录二 在相互临近处捕鱼的渔船的额外信号

附录三 声号器具的技术细节

附录四 遇险信号

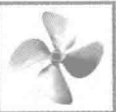
三、《规则》的性质

《规则》作为一个重要的规范,其地位和作用已毋庸置疑。《规则》的双重性质,即兼有技术规范与法律规范的性质,亦已经得到航运界及海事界的肯定与承认。作为一种技术规范,《规则》的作用主要在于指导驾驶人员如何采取避让行动来避免发生碰撞事故。作为一种法律规范,《规则》的主要功能在于约束船舶的行为以及作为判断碰撞责任的主要依据。

第二节 适用范围

第一条 适用范围

1. 本规则条款适用于在公海和连接公海可供海船航行的一切水域中的一切船舶。
2. 本规则条款不妨碍有关主管机关为连接公海而可供海船航行的任何港外锚地、港口、江河、湖泊或内陆水道所制定的特殊规定的实施。这种特殊规定,应尽可能符合本规则条款。
3. 本规则条款不妨碍各国政府为军舰及护航下的船舶所制定的关于额外的队形灯、信号灯、号型或笛号,或者为结队从事捕鱼的渔船所制定的关于额外的队形灯、信号灯或号型的任何特殊规定的实施。这些额外的队形灯、信号灯、号型或笛号,应尽可能不致被误认为本规则



其他条文所规定的任何信号灯、号型或信号。

4. 为实施本规则,本组织可以采纳分道通航制。

5. 凡经有关政府确定,某种特殊构造或用途的船舶,如不能完全遵守本规则任何一条关于号灯或号型的数量、位置、能见距离或弧度以及声号设备的配置和特性的规定,则应遵守其政府在号灯或号型的数量、位置、能见距离或弧度以及声号设备的配置和特性方面为之另行确定的、尽可能符合本规则所要求的规定。

一、适用的水域和船舶

(一) 适用的水域

根据本条1款的规定,《规则》适用的水域包括“公海”以及“连接于公海而可供海船航行的一切水域”两部分。

根据《1982年联合国海洋法公约》第八十六条的规定,“公海”是指不包括在国家的专属经济区、领海或内水或群岛国的群岛水域内的全部海域。

“连接于公海而可供海船航行的水域”,通常是指专属经济区、领海、内水以及与海相连并可供海船航行的港口、江河、湖泊或内陆水道等一切水域。《规则》适用于“连接于公海而可供海船航行的水域”须具备两个条件。一是该水域必须与公海相“连接”。与公海的“连接(Connected)”是指实质性的连接,即连接的程度能使海船进出公海,简言之,对海船的航行而言,该一切水域和公海是一体的。但是,不论是间接连接还是直接连接,抑或自然连接还是人工连接都属于《规则》所指的“连接”于公海的情况。二是该水域必须“可供海船航行”。通常认为,“可航(Navigable)”一词仅是指在地理上,《规则》所适用的船舶可以安全地航行,即有足够的水深和宽度,能使海船安全行驶,但同样不要求保证较大海船能够安全行驶,也不要求保证在所有时间均能够驶入。某一水域因冰冻或低潮而暂时不能驶入并不影响该水域的“可航”性质。而“海船”是指设计为从事海上运输或作业的一切船舶。简言之,可供海船航行的一切水域,是指海船能够到达的一切水域。

(二) 适用的船舶

《规则》适用于上述水域内的一切船舶,而不论这些船舶的大小、种类、用途和从事作业的性质。在理解《规则》所适用的船舶时,应特别注意如下几点:

(1) 只要是在适用《规则》的水域,《规则》所适用的船舶不限于海船,而是上述水域的所有船舶均应当适用《规则》。

(2) 适用《规则》的船舶在上述水域的状态为“在水上(upon water)”,包括接触水面和不接触水面(非排水状态)两种状态,但不包括潜水状态。潜水艇在水面航行(包括接近水面的上浮和下沉过程)时适用于本《规则》,在水下潜航时则不适用《规则》。

(3) 军舰无论在战时还是在平时;政府公务船无论是否在执行公务,均适用本《规则》。

(4) 在水面上的水上飞机(包括起飞、降落、滑行、漂航或停泊)、地效船均适用本《规则》。

(5) 船舶在《规则》所适用的水域航行、锚泊、搁浅均适用本《规则》,系岸或在船坞修理通常不适用《规则》关于避碰行动的规定。

此外,我国在接受《1972年国际海上避碰规则公约》时,对我国的非机动船作了保留。因



此,我国的非机动船不适用《规则》,而应当适用《中华人民共和国非机动船舶海上安全航行暂行规则》。

二、特殊规则

本条第2款是对第1款所述《规则》适用范围的一种限制,它也表达了对各国政府在其管辖水域中根据具体情况另行制定适当的避碰规定的主权的尊重。

(一) 特殊规则的含义

特殊规则是指沿海国主管机关在其管辖的水域中制定的各种有关船舶避碰的“地方规则(Local rules)”,如我国的《内河避碰规则》、各港港章等。

(二) 制定特殊规则的机构或组织

被授权制定和实施特殊规定的主体是《1972年国际海上避碰规则公约》各缔约国或参加国的“有关主管机关(Appropriate authority)”。“有关主管机关”由各缔约国立法确定,通常指各缔约国政府和主管国家水上交通安全的机关以及经授权的地方当局。例如,中华人民共和国海事局及经授权的各海事局属于这类主管机关和地方当局。

(三) 可以制定特殊规则的水域

根据《规则》的规定,可以制定特殊规则的“特殊水域”包括港外锚地、港口、江河、湖泊或内陆水道。港外锚地(Roadstead),按《联合国海洋法公约》第十二条给出的定义,是指全部或部分位于领海外界限之内,或全部位于领海外界限之外的通常用于船舶装卸和锚泊的水域,属于领海范围。内陆水道(Inland Waterways),通常是指领海基线以内水域中的水道。

(四) 制定特殊规则应当遵循的原则

根据本条第2款的规定,特殊规则应尽可能符合《规则》各条。因此,主管机关在制定特殊规定时,应当在考虑当地水域环境、交通条件和习惯作法的基础上,使得所制定的特殊规则尽可能与《规则》的规定相一致。

(五) 特殊规则与《规则》的关系

《规则》明确规定,《规则》条款不妨碍特殊规定的实施。因此,特殊规则和《规则》同时适用时,特殊规则应当优先适用;当特殊规则的规定与《规则》的规定不一致时,应执行特殊规则的规定;特殊规则没有规定的事项仍然应当执行《规则》的规定。例如,2007年3月我国交通部颁布实施的《青岛水域船舶定线制》规定:“禁止船舶在通航分道内捕鱼”。该规定与《规则》第十条(分道通航制)第9款的规定不同,应当优先适用。又如,《上海黄浦江通航安全管理规定(2005)》第56条规定:“有关船舶避让事宜,凡我国现行有关法律、法规及本规定未作规定的,依照《1972年国际海上避碰规则》执行。”

(六) 我国几个典型避碰规章的适用

1. 中华人民共和国内河避碰规则

我国《内河避碰规则》第二条(适用范围)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订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。”

从上述规定中可以看出,《内河避碰规则》的适用范围是以水域范围来限定的,而不论船



舶的国籍、吨位以及是否为海船等。

2. 中华人民共和国非机动船舶海上安全航行暂行规则

该《暂行规则》第一条规定：“凡使用人力、风力、拖力的非机动船，在海上从事运输、捕鱼或者其他工作，都应当遵守本规则。”

该《暂行规则》是针对我国在加入《国际海上避碰规则》时所做的保留而制定的，因此，该《暂行规则》仅适用于我国的非机动船舶，而不适用于外国籍的非机动船舶。

3. 中华人民共和国渔船作业避让暂行条例

该《暂行条例》第一条规定：“本条例适用于我国正在从事海上捕捞的船舶。”显然，该规定适用于所有从事海上捕捞的我国船舶，不论其位于哪一海域，除非受到其他规定的限制。

三、额外的队形灯、信号灯、号型或笛号

本条第3款规定，《规则》不妨碍各国政府为军舰及护航下的船舶所制定的关于额外的队形灯、信号灯、号型或笛号，或者为结队从事捕鱼的渔船所制定的关于额外的队形灯、信号灯、号型的任何特殊规定的实施。

（一）制定额外的队形灯、信号灯、号型或笛号的特殊规定的机构

制定额外的队形灯、信号灯、号型或笛号的机构为各国政府，而不是有关主管机关。

（二）额外的队形灯、信号灯、号型或笛号适用的船舶

额外的队形灯、信号灯、号型或笛号适用于“军舰及护航下的船舶”；而对于“结队从事捕鱼的渔船”仅限于额外的队形灯、信号灯、号型，没有额外的笛号的规定。需要注意的是，上述信号是额外的，即在船舶原有信号的基础上额外添加的信号，而不是用于替代《规则》所规定的号灯、号型或笛号；“军舰及护航下的船舶”以及“结队从事捕鱼的渔船”仍然应当显示或鸣放《规则》规定的号灯、号型或笛号。

（三）制定额外的队形灯、信号灯、号型或笛号的特殊规定的原则

为避免造成识别上的误解，对这些额外的队形灯、信号灯、号型或笛号的特殊规定的制定，《规则》要求其应尽可能不致被误认为《规则》其他条文所规定的任何号灯、号型或信号，即要求这些额外的队形灯、信号灯、号型或笛号尽可能与《规则》规定的号灯、号型和信号显著区别开来。

四、分道通航制规定的适用

本条第4款，是针对《规则》第十条“分道通航制”而言的，在解释该条款时，需联系《规则》第十条1款的规定。在理解和执行本条款时应注意：

（1）《规则》第十条仅适用于被IMO采纳的分道通航制；

（2）无论IMO是否业已采纳某一分道通航制，除《规则》第十条外，《规则》其他条款仍然适用该分道通航制水域；

（3）无论IMO是否业已采纳某一分道通航制，船舶都应遵守有关主管机关为该分道通航制水域制定的特殊规定。



五、特殊构造或用途船舶的特殊规定

(一) 适用范围

首先,《规则》第一条第5款所指的特殊规定仅适用于特殊构造或用途的船舶,而不适用于常规船舶。特殊构造或特殊用途的船舶主要是指军舰、专用作业船舶和某些新型船舶等。它们往往由于其特殊构造或用途而不能完全遵守《规则》有关号灯、号型与声号设备的有关规定。例如,航空母舰的桅灯由于其驾驶台偏于一舷侧而不能在舰首尾中心线上设置;长度超过50 m的许多军舰为避免妨碍武器装备的设置和战斗使用而不设置两盏桅灯;一些滚装船因其驾驶台位于船首而致使舷灯超前于前桅灯。

其次,本款仅允许有关政府为这些特殊构造或特殊用途的船舶在号灯或号型数量、位置、能见距离或弧度以及声号设备的配置和特性方面制定特殊的规定。例如,军舰可以仅显示一盏桅灯(号灯数量上的变化),航空母舰可以将其桅灯偏离首尾中心线显示(号灯位置上的变化)。除上述几个方面外,不得另行制定特殊规定。

(二) 制定特殊规定的主体

为特殊构造或用途的船舶制订特殊规定的主体为船旗国政府,而不是有关的主管机关。

(三) 制定特殊规则的原则

为避免造成识别上的困难,对这些特殊构造或用途的船舶制订的号灯号型与声号设备,在技术细节方面应尽可能符合《规则》的规定,即不仅不能冲突,而且应当在可行的范围内尽可能与《规则》的规定保持一致。

第三节 一般定义

第三条 一般定义

除条文另有解释外,在本规则中:

1.“船舶”一词,指用作或者能够用作水上运输工具的各类水上船筏,包括非排水船筏、地效船和水上飞机。

2.“机动船”一词,指用机器推进的任何船舶。

3.“帆船”一词,指任何驶帆的船舶,包括装有推进器但不在使用。

4.“从事捕鱼的船舶”一词,指使用网具、绳钓、拖网或其他使其操纵性能受到限制的渔具捕鱼的任何船舶,但不包括使用曳绳钓或其他并不使其操纵性能受到限制的渔具捕鱼的船舶。

5.“水上飞机”一词,包括为能在水面操纵而设计的任何航空器。

6.“失去控制的船舶”一词,指由于某种异常情况,不能按本规则条款的要求进行操纵,因而不能给他船让路的船舶。

7.“操纵能力受到限制的船舶”一词,指由于工作性质,使其按本规则条款的要求进行操纵的能力受到限制,因而不能给他船让路的船舶。“操纵能力受到限制的船舶”一词应包括,但不限于下列船舶:

(1)从事敷设、维修或起捞助航标志、海底电缆或管道的船舶;

(2)从事疏浚、测量或水下作业的船舶;

