



驾驶专业

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 编著
吴乃平 主审



 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
(驾驶专业)

船舶避碰与信号



中国海事服务中心组织编审

丁继民 编著
吴乃平 主审

大连海事大学出版社

内容提要

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,引用船舶碰撞事故案例,对该规定的每一条规定,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。全书共分绪论和六章,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、定义和责任条款;第二章介绍船舶号灯、号型、声响信号、甚高频无线电、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。

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 / 丁继民编著. —大连:大连海事大学出版社, 2005.8
(中华人民共和国内河船舶船员适任考试培训教材)
ISBN 7-5632-1672-3

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

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 090466 号

大连海事大学出版社出版

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

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

武汉中远印务有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2006年2月第1版 2006年2月第1次印刷

幅面尺寸:185 mm×260 mm 字数:275千字 印张:11.25

责任编辑:史洪源 阴洁 版式设计:海韵

封面设计:王艳 责任校对:一凡

定价:29.50元

序

随着我国现代化建设的深入发展,内河航运已由干支贯通,走向江海直达,多形式、多层次、多渠道的航运网络已经形成,在国民经济发展中起到越来越大的作用。党的十六届五中全会站在历史的新高度,提出发展水运事业,以适应建设和和谐社会之需要,这充分体现了党中央对水运事业发展的高度重视。经过持续发展,我国目前已经建立了一个较为庞大的水路运输系统,内河航道通航里程超过12万公里,运输船舶达到近20万艘,净载重量达3800万吨,持证船员达一百余万人。

交通部为了发展内河船舶运输业,确保水上交通安全和畅通,建设一支思想道德素质高、业务技术能力强的船员队伍,根据《中华人民共和国内河交通安全管理条例》等法律法规,制定了《中华人民共和国内河船舶船员适任考试发证规则》。部海事局狠抓规则的实施工作,组织专家在充分调查研究的基础上,制定了我国《内河船舶船员适任考试大纲》。参照大纲,中国海事服务中心组织编写出版了此套《内河船舶船员适任考试培训教材》,以保障“十一五”期间全国内河船员统一考试的有效实施。

《内河船舶船员适任考试培训教材》的出版是全国内河船员管理工作的一件大事,为统一组织全国内河船员考试提供了一个有利条件,满足了广大船员备考之需,对提高教学、培训质量和内河船员整体素质有积极作用,同时也对船舶的安全管理、操作和维护提供了很好的指导。

在本套教材出版之际,我衷心希望广大船员刻苦学习,认真实践,立足船舶岗位,不断提高自己的文化和业务素质,为水上交通运输安全和防止内河水域污染作出更大贡献。



中华人民共和国海事局常务副局长

2005年12月

前 言

为提高内河船员培训质量,根据交通部颁布的《中华人民共和国内河船舶船员适任考试发证规则》和海事局组织制定的《中华人民共和国内河船舶船员适任考试大纲》的要求,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、高级讲师编写了这套《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、指导轮机长对教材进行了审定。

在编写教材前,对内河船舶运输现状进行了调研。在准确把握内河船员应具备的思想和业务素质的前提下,以应知应会知识技能训练为基础、理论与实际相结合为原则,并强调了船员对相关法律、法规的学习掌握。

本教材作为内河船员适任考试培训教材,能够满足内河船员考试培训的需要,为船员的业务学习提供帮助,提高内河船员整体业务素质。本教材还可供海事管理机构和船员培训机构人员学习参考,促进考前培训质量的提高。

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》、《船舶避碰与信号》、《职务与法规》、《航道与引航》、《船艺》、《造船轮机大意》、《船舶驾驶》、《船舶管理》八种教材,轮机专业包括《船舶动力装置》、《船舶辅机》、《机舱管理》、《船舶电气》、《轮机基础理论》、《造船大意》、《轮机管理》、《轮机基础》八种教材,另外还有一本适用于五等船舶船员培训用书《驾驶、轮机常识》。

《船舶避碰与信号》由重庆交通学院副教授丁继民编著,吴乃平任主审。参编人员有杨建国、范晓飏。

教材在编写过程中得到了交通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!由于编者水平有限,加上时间仓促,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

2005年12月

目 录

绪论	(1)
第一章 总则	(6)
第一节 适用范围	(6)
第二节 责任	(7)
第三节 定义	(14)
复习题	(18)
第二章 信号	(26)
第一节 号灯和号型	(26)
第二节 声响信号	(44)
第三节 甚高频无线电话	(50)
第四节 国际信号旗的识别和应用	(52)
复习题	(58)
第三章 行动通则	(67)
第一节 瞭望	(67)
第二节 安全航速	(71)
第三节 航行原则	(75)
第四节 避让原则	(78)
复习题	(83)
第四章 机动船相遇,存在碰撞危险时的避让行动	(89)
第一节 机动船对驶相遇	(89)
第二节 机动船追越	(94)
第三节 机动船横越和交叉相遇	(97)
第四节 机动船尾随行驶	(100)
第五节 渡船相遇	(102)
第六节 机动船在干、支流交汇水域相遇	(104)
第七节 机动船在汉河口相遇	(106)
第八节 机动船与在航施工的工程船相遇	(108)
第九节 限于吃水的海船相遇	(109)
第十节 快速船相遇	(111)
第十一节 机动船掉头	(113)
复习题	(116)
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	(129)
第一节 机动船与人力船、帆船、排筏相遇	(129)
第二节 帆船、人力船、排筏相遇	(132)

复习题.....	(133)
第六章 船舶在能见度不良时的行动及其他.....	(136)
第一节 船舶在能见度不良时的行动.....	(136)
第二节 靠泊、离泊	(141)
第三节 停泊.....	(143)
第四节 渔船捕鱼.....	(145)
第五节 失去控制的船舶.....	(147)
复习题.....	(148)
附录一 中华人民共和国内河避碰规则.....	(154)
附录二 国际信号旗.....	(167)
附录三 内河自航船舶船员适任考试科目表.....	(169)
参考文献.....	(171)

绪 论

无论在海上还是内河,船舶发生的各类水上交通事故要算船舶碰撞事故最多,这已成为无可争议的事实。船舶碰撞事故是水上航行安全的大敌,往往造成船上人命、货物和船舶的巨大损失,还会因事故导致水域环境的严重污染,如船舶碰撞事故在港内发生则可能殃及岸上人命和财产的安全。因此,为防止碰撞事故的发生,必然需要避碰规则调整船舶航行与避让行为。理解规则、运用规则,是预防碰撞事故发生或处理碰撞事故纠纷的必由途径。同时,在我国内河船员适任证书考试中,船舶避碰与信号是内河船长和驾驶员参加任何类别考试时唯一的必考科目,覆盖职务晋升、航区扩大和船舶吨位增大各个层次和范围。

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。与其说来,内河避碰规则规定应该怎么做的,大都是过去没有这样做而导致了碰撞事故的发生;而它的规定不应或避免什么,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

1. 早期的内河避碰规则

早在清光绪二年(1876),当时的清政府就制订了我国内河历史上第一部“避碰章程”——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,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、信号旗、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“自日没起至日出止”、“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”、“未接到前轮答复声号时,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。

2. 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》,它是我国建国初期,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。在第二章“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;对轮船航行中的一般规则、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明确规定;在第三章“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、排筏航行、捕鱼木船以及行驶在上游的木船都作了明确规定。该章程不仅对长江,甚至对全国内河船舶航行与避碰有很大影响,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航行与避碰原则。

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临时性规定的基础上修改制定的,是维护长江船舶航行正常秩序和保障航行、停泊安全的一个基本规则,为现行的避碰规则奠定了重要基础。该规则包括“总则”、“信号和航速”、“航行避让规则”、“附则”共四章 33 条。该规则主要针对各类船舶进行了专门解释;规定了各类船舶号灯、号型、声号、遇险信号规定及技术要求;规定了“机动船沿航道方向行驶,如果航道条件许可,顺流船应当在主流内行驶,逆流船在缓流内行驶。”的航行原则;规定了“援用和遵守本规则所采取的任何措施,应当明确有效,及早行动,并且要适当重视良好驾驶技术的运用”的重要原则;规定了机动船、人力船、帆船、竹木排相遇的避让责任和行动,“对遇”、“追越”、“横越”、“进江海船”、“靠离泊”、“帆船、人力船、竹木排”、“渔船”等条款的避让原则沿用至今。但是,该规则存在编排顺序不合理;各条交叉较明显、适用范围不清;未对机动船相遇的重要术语如追越、横越等作出明确解释;未对船舶在能见度不良时的避让行动作出明确规定等缺陷。

1961 年,广东省交通厅、广西壮族自治区交通厅颁布了《珠江航行规则》,该规则包括“总则和定义”、“信号和航速”、“航行避让规则”、“附则”共四章 22 条。1973 年,黑龙江省交通厅颁布了《黑龙江航行规则》,该规则包括“总则”、“航道与航标”、“信号”、“航行与避让”、“港渡口”、“渔船与渔网”、“救助和海事处理”、“附则”共八章 80 条。其中,涉及到“航行避让规则”,《珠江航行规则》、《黑龙江航行规则》与《长江避碰规则》,具有一定的相似性。

随着内河航运事业的发展,许多船舶早已跨越区域进行运输,加之干支直达、江海直达等运输方式的出现,客观上需要有一个全面统一的内河船舶避碰规则。交通部从 1975 年开始酝酿,经过几年的工作,在《长江避碰规则》基础上,吸取了珠江等其他航行与避碰规则的内容,并参照《1972 年国际避碰规则》,几经修改于 1978 年 2 月 1 日由交通部颁布《内河避碰规则(1979)》,并于 1980 年 1 月 1 日零时起开始施行。该规则是新中国内河第一部统一的船舶避碰规则,对内河航行安全开创了一个新局面,对预防和减少船舶碰撞事故起到了良好的作用。该规则包括“总则”、“航行与避让”、“号灯和号型”、“声号信号”、“附则”共五章 36 条四个附录,在编排顺序上采用了《1972 年国际避碰规则》的编排方式,将《长江避碰规则》较分散的条文进行了重新整合,将航行与避让条文突前,将信号条文放后,使规则结构发生了根本性的变化;在编排内容上,新增“顺航道”、“横越船”、“横越交叉相遇”、“对驶相遇”、“追越”等重要名词解释;新增“感潮河段”、“平流、湖泊、水库”条款、“机动船与正在施工的自航挖泥船”、“限于吃水的海轮”、“水翼船、气垫船”条款;对“对驶相遇”、“横越”、“追越”等条款进行了修改和补充;在号灯、号型规定方面,尽可能保持了与海上船舶的接轨;还补充了声响信号规定等。但该规则存在归类不合理、逻辑不严密;适用范围不清、条文交叉冲突、内容短缺、表述不够完善等问题。

3. 现行的内河避碰规则

1989年,由交通部负责,组织专家、学者对《内河避碰规则(1979)》的实施情况进行充分的调查了解,充分吸收各界意见,对《内河避碰规则(1979)》进行了多次讨论、修改、补充。1991年2月8日,交通部颁布了《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》,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。该规则包括“总则”、“航行与避让”、“号灯和号型”、“声响信号”、“附则”共五章48条三个附录。在《内河避碰规则(1979)》的基础之上,《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》在哲理、结构、内容上有明显变动。在哲理上,逻辑严密,条理清楚,内容紧凑,重点突出,解决了条款交叉和冲突问题;在结构上,将最基本最重要条款突前,并将需要强调或提醒船员注意的问题都列为专门条款;在内容上,充分吸收了《1972年国际避碰规则》核心内容,新增“责任”、“瞭望”、“安全航速”、“甚高频无线电话通话规定”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《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

《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》分为五章共49条三个附录,其内容结构如下:

第一章 总则	{	第一条	宗旨
		第二条	适用范围
		第三条	责任
		第四条	特别规定
		第五条	定义

第二章 航行和避让	第一节 行动通则	第六条 瞭望
		第七条 安全航速
		第八条 航行原则
		第九条 避让原则
第二节 机动船相遇, 存在碰撞危险时的避让行动	第十条 机动船对驶相遇	
	第十一条 机动船追越	
	第十二条 机动船横越和交叉相遇	
	第十三条 机动船尾随行驶	
	第十四条 渡船相遇	
	第十五条 机动船在干、支流交汇水域相遇	
	第十六条 机动船在汉河口相遇	
	第十七条 机动船与在航施工的工程船相遇	
	第十八条 限于吃水的海船相遇	
	第十九条 快速船相遇	
第二十条 机动船掉头		
第三节 机动船、人力船、帆船、排筏 相遇,存在碰撞危险时的避让行动	第二十一条 机动船与人力船、帆船、排筏相遇	
	第二十二条 帆船、人力船、排筏相遇	
第四节 船舶在能见度不良时 的行动及其他	第二十三条 船舶在能见度不良时的行动	
	第二十四条 靠泊、离泊	
	第二十五条 停泊	
	第二十六条 渔船捕鱼	
	第二十七条 失去控制的船舶	
第三章 号灯和号型	第二十八条 一般规定	
	第二十九条 在航的机动船	
	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》在船舶碰撞发生前是避碰行动的指南,在船舶碰撞事故发生后是判定碰撞责任的依据。由此可知,《规则》既具有技术规范性质,又具有法律规范性质。正确认识《规则》的双重性质,对于全面理解和正确运用《规则》以指导船舶避碰十分重要。

第一章 总则

第一节 适用范围

一、《规则》适用水域和船舶、排筏

《规则》第二条(适用范围)(一)款规定：“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。”

《规则》适用的水域是“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，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。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。

《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。

《规则》第二条(二)款规定：“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。”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。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是十分必要的。

《规则》第二条(三)款规定：“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。”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。

二、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,不可能处处包罗万象。《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,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。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。程序上的规范,使程序与实体得到统一,同时保证“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《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,《长江江苏段船舶定线制规定》在遵循《规则》第八条(航行原则)规定时,进一步规范了船舶航路。

2. “特别规定”与《规则》的关系

在一处水域中,可能同时适用两种不同的规则,或就同一个事项,可能具有两种不同的规定。因而,理顺两种规则间的关系、明确规则的优先适用权、调整规则间的法律冲突等问题将显得尤为重要。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。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 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. 疏忽的含义

所谓“疏忽”,在民法中,可解释为“过失”。两者之间,并无明显的区别。其含义,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够预见却没有或没能预见,致使损害发生。疏忽,指的是行为人的过失行为,而不是其过失的心理状态。因而,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,对本应预见或能够预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为,均构成船舶碰撞中的疏忽或过失。

本款提及的疏忽,通常是指一些与船舶碰撞具有直接或间接因果关系的行为或不为而非泛指一切。在追究因疏忽或过失而产生的各种后果的责任时,通常不考虑行为本身的主观愿望如何,而着重考虑该行为或不为所造成的客观后果,即该行为或不为是否诱导、促使形成碰撞的危险,或导致碰撞的不可避免。在衡量行为人的责任程度时,通常又以行为导致紧迫局面形成的疏忽或过失作为确定双方责任比例的主要依据。这也就是船舶碰撞的过失责任制。

2. 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侵害。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。追究船舶的责任,实际上也是一种把船舶视为“模拟人”的做法。在船舶碰撞中,一船的不当行为,即该船不当的航向与航速,妨碍了另一船的安全航行,或侵害了另一船受《规则》保护的航路权,甚至与其发生碰撞,造成其损害。尽管船舶的行为受其操纵者的支配,但仍然是以船舶与船舶之间发生冲突或相互侵权作为其表现形式。船舶的这种不当行为,也就构成了一种侵权的行为。尽管《规则》规定任何船舶不能免除第三条所述的责任,但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者经营人。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。由于船长与船员均是船舶所有人的雇用人员,即使他们犯有疏忽与过失,但他们承担的责任一般限于行政上的责任,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的民事经济赔偿责任。

由于引航员在引领船舶过程中犯有疏忽或过失导致船舶碰撞,同样也适用本款的规定。不管是强制引航还是非强制引航,从法律角度考虑,引航员不享有独立的船舶指挥权。实际上,引航员与船长一样,均是船舶所有人的雇用人员。若引航员操纵失误,或违反《规则》采取行动,船长有权拒绝引航员的决定,甚至可以要求港方更换引航员。鉴于以上情况,因而,引航员在引领船舶过程中因其疏忽造成船舶间碰撞,如同船长或船员因疏忽造成的碰撞一样,船舶所有人也应对此承担碰撞的民事责任。

3. 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,在很多的情况下,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,往往是对船员在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者,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。”第十二规定:“船舶、浮动设施的所有人或者经营者,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。”

根据上述规定和本规则规定,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) 制定不合适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在应当遵守《规则》的情况下,不(未)遵守《规则》;
- ②在应当遵守《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。

从船长或船员不遵守本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,而且又要加强思想教育,提高素质,加强船舶与船员管理入手。

(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交接班;
- 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