

内河避碰规则讲话(1991)

刘祖德
朱文林

蒋正海
刘根生

编著

沈志成 主审 钟起坤 副主审



人民交通出版社

责任编辑:刘继辉
封面设计:蒋正海



版权所有 不得翻印

ISBN7-114-01799-5

U · 01195

定价:3.80元

内河避碰规则讲话(1991)

Neihe Bipengguize Jianghua

刘祖德 蒋正海 编著
朱文林 刘根生

沈志成 主审 钟起坤 副主审

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

内 容 提 要

本书对《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》的主要内容和精神,以及要求船舶、排筏、设施在内河通航水域航行、停泊、作业中所应遵守和注意的事项,结合实践以及部分水上交通事故实例,逐条进行解说,力求对规则每一条文的规定和用语以准确的阐述,以帮助船舶驾驶人员从安全第一、预防为主的角度深刻理解条文的精神和内涵,正确执行规则,以避免和减少由于碰撞事故而造成国家和人民生命财产的损失。

本书采用先引述规则的每一条文,然后逐条讲解,辅以举例说明。各项要求简明具体,深入浅出,容易理解,是内河船舶驾驶人员的必修读物,也可供港航监督人员、水运企业安全管理人员、大中专水运院校船舶驾驶、航政管理专业师生以及从事船舶保险、水上交通事故调解工作人员学习参考。

内河避碰规则讲话(1991)

刘祖德 蒋正海 编著
朱文林 刘根生

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

铁道部大桥工程局武汉印刷厂印刷

开本: 787×1092 1/32 印张 5.8125 字数: 130 千字

1993年10月第1版

1993年10月第1版 第1次印刷

印数: 0001—15000册 定价 3.80元

ISBN7-114-01799-5

U · 01195

前 言

建国以来对内河航行规章共出版发行了两次讲话稿本，即1960年沈志成同志编著的《长江避碰规则讲话》和1979年徐宁生、杨德政、蒋正海、李庭楷、顾昕等五位同志编著的《内河避碰规则讲话》。多年来的实践证明，运用讲话的形式对规则逐条进行由表及里，深入浅出的解释和剖析，辅以典型事例说明，广大船员容易掌握，乐于接受。有利于对规则的统一认识、系统掌握和正确运用，有利于规则的贯彻执行，从而推动维护水上交通秩序，保障船舶航行安全工作的开展。

为了保持对规则讲话的连续性，在交通部安全监督局的直接领导下，《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》(以下简称《91年内规》)颁布后，由《91年内规》起草组成员组成编写组。在调查研究的基础上，编著了《内河避碰规则讲话(1991)》(以下简称《91年内规讲话》)(讨论稿)。该讨论稿于1991年9月在交通部召开的贯彻实施《91年内规》会议上供讨论参考，在听取与会专家、代表意见经修改后形成《91年内规讲话》征求意见稿。1992年1月交通部安全监督局将《91年内规讲话》征求意见稿发送各省、自治区、直辖市交通厅(局)和部属三大水系航务管理局及有关院校、渔业部门、航运企业、学会，要求组织船舶单位、驾驶人员、港航监督及有关专业人员进行讨论，提出修改意见。1992年9月编写组在经对各地报送的修改意见斟酌、筛选、比较、讨论的基础上，再次对《91年内规

讲话》进行修改，形成送审稿，最后经沈志成同志审阅后定稿。

《91年内规》是全国内河交通安全管理的主要规章，是适用于全国内河通航水域的航行规则。规则的各项规定，符合我国内河船舶航行实际，对维护水上交通秩序、防止船舶碰撞、保障人民生命财产安全将发挥积极作用，同时，也为内河水上交通事故调查处理提供了主要法律依据。对内河航运事业的发展将起到积极作用。

《91年内规》共分总则、航行与避让、号灯和号型、声响信号、附则等五章四十八条及三个附录。其中信号部分基本上与国际海上避碰规则、沿海港口信号一致，以利于广大船员记忆和运用。

贯彻执行《91年内规》，必须认真贯彻执行“安全第一，预防为主”的方针，加强对干部和船员进行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。船舶在航行中要严格执行《91年内规》的各项规定，特别是两船相遇，必须要遵守规则，正确运用避碰的规定，要提倡主动让、早让，让得有效。为保证《91年内规》的正确贯彻实施，我们要大力宣传《91年内规》，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《91年内规》，并结合良好的驾驶技术，以防止事故发生。

在学习遵守《91年内规》时，应注意以下几点：

一、规则的约束性。在学习运用《91年内规》时，必须注意的是《91年内规》明确规定了在国内内河通航水域航行、停泊、作业的一切船舶、排筏均应当遵守规则是法定的义务。规

则的条款对船舶设备、航行和避让等等都有明确的规定,为了贯彻“安全第一、预防为主”的方针,《91年内规》不仅仅是在碰撞危险已经形成时才有效。而是任何船舶,在任何时候的任何行动均应当自觉受《91年内规》的约束。

二、规则的预防性。《91年内规》通篇精神是以预防为手段,达到避碰的目的。它不但要求防止碰撞事故,而且要求防止发生碰撞危险和产生这种危险局面的可能。这就要求船舶随时注意判断是否存在碰撞危险,如果有任何怀疑,则应当认为存在这种危险。为避免碰撞所采取的行动,如果当时环境许可,应当及早明确。当情况比较复杂,如多船相遇,暂时判断不清谁是被让路船时,应当把本船作为让路船考虑,主动采取避让行动等等。所以当事船不能“有事找规则,无事随意行”,必须从预防的高度居安思危,事事、时时、处处遵守规则。

三、规则的协调性。《91年内规》通过规范协调船舶的行动,维护水上交通秩序,避免碰撞事故。两船对遇,一方左让,一方右让,动作不协调,必然导致碰撞危险。其它如进出干支流、叉河口相遇,尾随、靠离、调头、追越、失控、在航施工等等,规则对当事船都有明确的要求。凡遵守规则就协调,反之则要发生事故。相遇船舶的安全会让,取决于双方:

1. 都能遵守规则正确显示号灯、号型、鸣放声响信号表示本船的行动和意图;

2. 都能根据规则认真了望,及早发现来船并正确判断相互关系;

3. 都能正确理解和执行规则对本船的要求;

4. 都能根据规则及早采取正确的行动。

所以,在任何一个环节上当事船舶都应当严格遵守规则,

从而协调双方的行动，安全会让。

四、规则的全面性。《91年内规》的所有条款从属于、服务于《91年内规》的宗旨，预防事故，确保安全。任何船舶，即使是会遇双方中的被让路船舶，也有遵守《91年内规》各条，特别是第二章第一节行动通则各条的义务。所以，当船舶的行动如果涉及《91年内规》有关的条款时，当事船舶必须全面遵守。实践中，少数驾驶员由于仅仅注意了规则对本船有利的规定，忽视了规则其它条款对本船的约束，片面理解规则会导致事故的教训是十分深刻的。

五、遵守规则的自觉性。作为一个船舶驾驶人员，在真正了解和掌握了规则以上四个特性后，就必然产生不是要我学习规则，而是我要学习规则。不是要我遵守规则，而是我要遵守规则的高度自觉性。这种自觉性还应表现在遵守规则养成习惯和做出榜样带好一班人、带好接班人这两个方面。

贯彻执行《91年内规》，既要遵守《91年内规》的各条规定，又要全面理解《91年内规》的精神，根据具体情况按规则的规定去分析，判断和解决船舶避让中各种矛盾，特别要防止在狭窄、弯曲航道中盲目追越、违章抢航，导致碰撞事故的发生。还要提倡把困难留给自己，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的驾驶作风。只有树立确保国家财产、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《91年内规》，避免各种事故，确保航行安全。

《91年内规讲话》编写组由刘祖德、蒋正海、朱文林、刘根生同志组成，蒋正海统稿。由于我国内河通航水域经济发展、水运现状、航道、船舶条件的差异，加之水平有限，《91年内规讲话》肯定还会存在不足或者不尽如人意之处，我们衷心希望

得到专家、学者以及同行们的批评指正。在《91年内规讲话》编写过程中,得到长江港航监督局局长黄建平同志、湖北省港航监督局副局长王西元同志和江苏省港航监督局局长顾一宝同志的大力协助,在此谨向他们和关心此项工作的领导和同志们致以谢意。

编 写 组

1992年8月湖北丹江口市

目 录

第一章 总则	(1)
第一条 宗旨.....	(1)
第二条 适用范围.....	(2)
第三条 责任.....	(3)
第四条 特别规定	(10)
第五条 定义	(12)
第二章 航行和避让	(15)
第一节 行动通则	(15)
第六条 了望	(15)
第七条 安全航速	(19)
第八条 航行原则	(24)
第九条 机动船避让原则	(27)
第二节 机动船相遇,存在碰撞危险时的避让行动	(31)
第十条 机动船对驶相遇	(31)
第十一条 机动船追越	(42)
第十二条 机动船横越和交叉相遇	(53)
第十三条 机动船尾随行驶	(58)
第十四条 机动船在干、支流交汇水域相遇.....	(60)
第十五条 机动船在叉河口相遇	(65)
第十六条 机动船与在航施工的工程船相遇	(68)
第十七条 限于吃水的海船相遇	(69)

第十八条	快速船相遇	(71)
第十九条	机动船掉头	(72)
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	(73)
第二十条	机动船与人力船、帆船、排筏相遇	(73)
第二十一条	帆船、人力船、排筏相遇	(78)
第四节	船舶在能见度不良时的行动及其他	(79)
第二十二条	船舶在能见度不良时的行动	(79)
第二十三条	靠泊、离泊	(84)
第二十四条	停泊	(87)
第二十五条	渔船捕鱼	(88)
第二十六条	失去控制的船舶	(88)
第三章	号灯和号型	(90)
附录一	号灯和号型的技术要求	(90)
第二十七条	一般规定	(94)
第二十八条	在航的机动船	(96)
第二十九条	在航的船队	(102)
第三十条	在航的人力船、帆船、排筏	(103)
第三十一条	工程船	(111)
第三十二条	掉头	(115)
第三十三条	停泊	(117)
第三十四条	搁浅	(120)
第三十五条	装运危险货物	(121)
第三十六条	要求减速	(122)
第三十七条	渔船	(124)
第三十八条	失去控制的船舶	(126)

第三十九条	船舶眠桅	(127)
第四十条	监督艇和航标艇	(128)
第四章	声响信号	(130)
第四十一条	声响信号设备	(130)
附录二	声响信号设备的技术要求	(130)
第四十二条	声号的含义	(131)
第四十三条	船舶相遇时声号的应用	(136)
第四十四条	能见度不良时的声响信号	(140)
第四十五条	甚高频无线电话	(142)
第五章	附则	(144)
第四十六条	附录	(144)
附录三	遇险信号	(144)
第四十七条	解释机关	(145)
第四十八条	生效	(145)
中华人民共和国交通部令		(146)
中华人民共和国内河避碰规则(1991)		(147)

第一章 总 则

本章规定的是对《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》(以下简称《91年内规》)具有普遍意义的基本原则。从《91年内规》所调整的范围看,我国幅员辽阔,发展又很不平衡,内河水域通航条件不同,船舶种类繁多,期望所有在实践中遇到的问题都在规则中予以明确规定,是不可能的。从立法角度看,总则作用在于,船舶、排筏在执行规则其它条款时,或者当遇到规则没有规定的特殊情况时,应当遵循总则规定的原则。所以,《91年内规》规定的总则与船舶、排筏在内河通航水域的一切活动具有密切的联系。学习、理解、执行《91年内规》,必须在总则的基础上进行。

第一条 宗 旨

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。

本条是关于立法宗旨的规定。为了在我国江河、湖泊、水库及一切可供通航水域中,维护水上航行秩序,保障船舶航行停泊安全,避免船舶碰撞,而制定共同遵守的内河避碰规则。

《91年内规》其它各个条款就某一方面具体问题作出的规定,是从属于、服务于实现《91年内规》的宗旨。《91年内规》是船舶行动的准则,是加强内河交通安全管理的重要法规,是分析和调查处理水上交通事故规范性的依据。

为实现本宗旨,规则规范船舶、排筏的行动,是由当事船

员的操纵来执行的。因此,船员的安全思想是否牢固,理解和执行规则是否正确至关重要。所以,贯彻执行《91年内规》,必须加强思想教育,认真贯彻执行“安全第一,预防为主”的方针,加强对干部和船员进行有关安全生产和社会主义法制教育,增强法制观念,树立确保国家财产、人民生命安全的高度政治责任感。同时,要防止不从立法宗旨着眼,单纯考虑本船操纵上的方便,片面理解规则,对规则采取实用主义的错误倾向。

第二条 适用范围

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、排筏在与中苏国境河流相通的水域航行、停泊和作业不适用本规则。

《91年内规》是全国内河统一的船舶、排筏行动的准则。因为虽然全国内河情况不一,船舶种类繁多,活动规律不同,操纵性能各异但在表示船舶种类、性质、动态的号灯和号型,表示本船行动和意图的声响信号,以及根据航道条件和船舶操纵规律所应遵循的航行、避让原则,则是基本一致的。所以,为了方便船员遵守执行,确保航行安全,同时适应水上运输生产点多、线长、跨行政区域的特点,第二条第一款规定,凡在国境内江河、湖泊、水库、运河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《91年内规》。

对于入海河流,《91年内规》适用范围的界限,涉及当地航行条件,船舶活动规律,入海河口港有关规定和历史习惯。一般情况下,此界限与地理、水文学的河海界限不尽相同,而应与《中华人民共和国内河交通安全管理条例》的适用范围相一致。其界限应报交通部批准后,予以公布周知。

第二条第二款规定了船舶、排筏在国境河流,如黑龙江、乌苏里江、额尔古纳河、松阿察河及兴凯湖等,按照中国政府同相邻国家政府签有的协议或者协定执行。如黑龙江,1987年我国政府与原苏联政府签订有《中苏国境河流航行规则》(简称《中苏规则》)。

由于历史的原因,《中苏规则》与《91年内规》在号灯、号型、声响信号以及航行避让规定上还有较大的差异,如果船舶航行于中苏国境河流应当遵守《中苏规则》,当进入与国境河流相通的我国境内水域又要执行《91年内规》,则船舶要有两套号灯、号型设备,船员需要记两套规则。如果两艘船舶在国境河流和境内河流界线附近相遇时,两船使用的声响信号,显示的号灯、号型不一致,则极易发生碰撞事故。因此,为了保证船舶航行安全,考虑到同一艘船舶既航行国境河流,又在境内河流航行时,船员应用规则的方便和历年来的航行与避让习惯,所以规则第二条第三款规定船舶、排筏在与中苏国境河流相通的水域航行、停泊和作业不适用《91年内规》。

第三条 责 任

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。

不论由于何种原因,两船已逼近或者已处于紧迫局面时,任何一船都应当果断地采取最有助于避碰的行动,包括在紧迫危险时而背离本规则,以挽救危局。

避碰规则作为内河交通安全法规,同时也是调查处理内河水面上交通事故和调整由此而引起的民事赔偿纠纷的依据。凡规则规定应为而不为,不应为而为者,当事船舶都将承担违反规则或疏忽的后果责任。

船舶、排筏的所有人、经营人的责任。船舶、排筏的所有人、经营人一般不直接操纵船舶、排筏,但是他们必须遵守《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第三章的有关规定。该章第九条规定“所有人和经营人必须遵守本条例和国家有关交通安全的规定”,第十条规定“所有人或者经营人必须对其所有的或者所经营的船舶、排筏、设施的安全负责……”。因此,所有人和经营人应当创造条件,积极组织所属船员学习《91年内规》,经常检查执行情况。此外,还必须使船舶设备符合《91年内规》的有关要求。如果船舶设备不全或损坏,使船舶处于不适航状态而发生事故,那么所有人和经营人不但不能从保险公司得到赔偿,而且还应当承担事故所引起的民事赔偿责任和法律责任。

遵守《91年内规》的任何疏忽。疏忽是指在应该遵守规则的有关规定的前提下,没有遵守规则或遵守规则不当。船舶、排筏在遵守规则各条规定时,必须对规则所要求的各项予以充分注意,不得疏忽,否则将对由此产生的后果负责。如日落时船舶开启航行灯,但还应当到驾驶台两侧检查号灯是否正常显示,如果只将开关打开,而实际上因灯泡坏号灯不亮,或灯虽亮被其它物体遮蔽,与来船相遇发生事故,就构成了对按

章显示号灯的疏忽,必须承担相应的责任。遵守规则的疏忽范围极广,难以一一例举,将分别在各条内择要逐一解说。

船员通常做法所要求的任何戒备上的疏忽。航行中的习惯做法,如驾驶人员在航行值班时注意力要集中,不得擅离岗位,舵令应清晰明确,对本船舶的操纵性能要心中有数,交接班要交清接明等等是广大船员在长期航行实践中积累的行之有效的做法。大多数有关船舶驾驶和安全管理的习惯做法经过归纳、总结,已制定或逐步形成有关的规章制度和操作规程,如船员职务规则、航行值班制度、交接班制度、驾驶台纪律、港区雾航了望制度、安全活动日制度等等,这些规则或制度虽然内容或形式不尽相同,也不具备法定通用的性质,但在保障航行安全上是一致的。如某船在航行中,大副接二副班,二副未将船位、风向、航向、航速、流向、周围环境等等向大副交清,大副也未按交接班制度要求二副交待清楚,就说“我来了,你走吧。”结果前方有来船,大副尚未弄清本船的位置,也不知如何避让,由于驾驶人员违背了交接班制度所规定的习惯做法,以致发生碰撞事故。因此,有利于航行安全的这些习惯做法都已为航海界和广大船员所承认和重视,并不断予以总结、充实和提高。此外,运用良好的驾驶技术,也是属于规则所指船员通常做法的范畴。在学习规则时,通过正确理解船员通常做法的含义,应当健全安全生产的有关制度和努力提高驾驶人员的技术素质。

当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽。我国内河通航条件差异很大,各类船舶千差万别,船舶相遇情况十分复杂。避碰规则只能概括地将船舶相遇主要格局予以规定,协调双方的行动,不可能将所有船舶之间在不同条件状态下相遇情