

1972年国际海上避碰规则

(International Regulations for Preventing Collision at Sea, 1972)

颁发部门：伦敦

发布日期：1972-10-20

生效日期：1983-06-01

第一章 总 则 (Part A - General)

第一条 适用范围 (Rule 1: Application)

1. 本规则各条适用于**公海和连接于公海而可供海船航行的一切水域中的一切船舶**。

2. 本规则各条不妨碍**有关主管机关**为连接于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订的特殊规定的实施。这种特殊规定，应**尽可能符合**本规则各条。

注意这里，不包含 领海，毗连区，专属经济区

3. 本规则各条，不妨碍各国政府为军舰及护航下的船舶所制订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号灯、号型或信号。

军舰及护航下的船舶 额外的队形灯、信号灯、号型或笛号

结队从事捕鱼的渔船 额外的队形灯、信号灯或号型

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**，如须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，就不能不影响其特殊功能时，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。

第二条 责任 (Rule 2: Responsibility)

1. 本规则各条并不免除任何**船舶或其所有人，船长或船员**由于对遵守本规则条款的任何疏忽，或者对海员通常做法或当时特殊情况可能要求的任何戒备上的疏忽而产生的各种后果的责任。

三种疏忽：对遵守《国际海上避碰规则》各条的疏忽
对海员通常做法可能要求的任何戒备上的疏忽
对特殊情况可能要求的任何戒备上的疏忽

2. 在解释和遵行本规则各条规定时，应适当考虑到，**为避免紧迫危险而须背离本规则**各条规定的一切航行和碰撞的危险，以及任何特殊情况，其中包括当事船舶条件限制在内。

背离规则的必要条件： 紧迫危险 （最危险的一种危险）

背离是规则所期望的， 但不是违反规则，也不是规则灵活性的体现

第三条 一般定义 (Rule 3: General definitions)

除其他条文另有解释外，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**，

包括非排水船舶，**地效船**和水上飞机。

注意是 水上船筏，而不是排水船筏

水上飞机 (seaplane)：当其在水面上滑行、漂浮或锚泊之时，即当其降落水面时属于船舶，离开水面则为飞机。

潜 艇：在水面下时不属于船舶，在水面上时属于船舶。

2. “机动船”一词，指**用机器推进的任何船舶**。

除装有推进器而没有使用的帆船外，任何装有推进器的船舶均为机动船。
如果机帆船使用推进器了，那么也属于机动船。

3. “帆船”一词，指任何驶帆的船舶，包括装有推进机器而不在使用者。

可以驶帆 不是帆船，必须是正在驶帆；如果机帆船使用机器了，那就不属于帆船。

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。

属于：围网、网具、拖网、绳钓， 不属于：手钓、曳绳钓

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**。

在空中飞行的水上飞机仍属于规则定义上的水上飞机；水上飞机不包括 气垫船、地效船。

6. “失去控制的船舶”一词，指由于**某种异常的情况**，
不能按本规则各条的要求进行操纵，因而不能给他船让路的船舶。

失控船不包括：1，机帆并用船 无风遇急流（遇急流还有机器可以操纵）
2，主机损坏抛锚抢修的船舶（各种各样的抛锚船，搁浅船等等都不属于） 3，碰撞后船体破损抢滩的船舶
4，船舶遇到恶劣天气，主机降速顶风滞航的船舶

失控船包括：1，帆船无风遇急流
2，船舶发生火灾，正在按灭火要求进行操纵
3，船舶遇到大风浪，使其无法变速变向
4，没有备车的走锚船

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;
- (3) 在航中从事补给或转运人员、食品或货物的船舶; (上下引水, 搬伙食等等, 注意在航中)
- (4) 从事发放或回收航空器的船舶;
- (5) 从事清除水雷作业的船舶;
- (6) 从事拖带作业的船舶, 而该项拖带作业使该拖船及其被拖船偏离所驶航向的能力严重受到限制者。 (从事拖带作业的船舶 不一定属于, 只有当拖带使其偏离航向能力受限制才属于)

在锚泊中作业的不属于, 例如: 从事拖带作业的船舶锚泊后; 锚泊中靠在一起进行货物过泊作业的船舶;

8. “限于吃水的船舶”一词, 指由于**吃水与可用水深的关系**, 致使其偏离所驶航向的能力**严重**地受到限制的 **机动船**。

9. “在航”一词, 指船舶**不在锚泊、系岸或搁浅**。

属于在航: 用锚掉头中的船舶;
停车已不对水移动的船舶;
走锚中的船舶;
起浮后的搁浅船; 离泊时, 最后一根缆解脱;

不属于在航: 与另一锚泊船并靠中的船舶;
船底部分作浅海底的船舶;
第一根缆已经带上码头的船舶;
靠泊时, 一根缆绳已经上岸, 但尚未系妥所有其他缆绳;
锚泊中, 为抑制船舶的偏荡, 持续的使主机保持微速前进;
船底部分作浅海底, 但在主机推动下可以移动的船舶;

10. 船舶的“长度”和“宽度”是指其 **总长度** 和 **最大宽度**。

11. 只有当一船能 自他船 以 视觉 看到时, 才应认为两船是在互见中。

具有正常视力的肉眼看到他船 船体 或 灯光, 用望远镜看到也算。
互见存在于任何能见度情况

雾中两船接近到一船能看到另一船;
雾中一船能看到另一船的前后桅灯, 和两盏舷灯;
一船能用望远镜看见他船时

不属于互见：雾中两船距离很近但一船只能见到他船影子，看不清轮廓；

1 2. “能见度不良”一词，指任何由于雾、霾、下雪、暴风雨、沙暴或任何其他类似原因而使能见度受到限制的情况。

能见度不良 包括任何天气条件使能见度受到限制的情况。

雾、来自岸上的烟雾 导致的使能见度受到限制的情况（不是使船舶无法用视觉看到他船的情况）

13.地效船”（Wing-in-ground craft, WIG craft）一词系指多式船艇，其**主要操作方式**是利用表面效应贴近水面飞行。

这个需要注意的是，地效船就是地效船，不会变成水上飞机或者其他的。

第二章 驾驶和航行规则 (Part B - STEERING AND SAILING RULES)

第一节 船舶在任何能见度情况下的行动规则

(SECTION I - Conduct of vessels in any condition of visibility)

第四条 适用范围 (Rule 4: Application)

本节各条适用于任何能见度的情况。

Rules in this section apply in any condition of visibility.

第五条 了望 (Rule 5: Look-out)

每一船舶在任何时候应用视觉，听觉以及适合当时环境和情况下一切有效的手段保持正规的了望，以便对 **局面** 和 **碰撞危险** 作出充分的估计。

适用范围：任何能见度情况下的 每一船舶

哪一船舶需要保持正规的了望？（全选，什么船都要正规瞭望）

瞭望的目的：1，对当时的局面做出充分的估计；2，对碰撞危险做出充分的估计。

保证船舶海上安全航行的首要做法是：保持正规的了望。

瞭望的适用对象：当班驾驶员 和 瞭望人员 （注意不是值班人员）

当小船上在操舵位置上能无阻碍地看到周围情况且不存在夜视障碍时，则舵工可以被视为瞭望人员；雾中航行，瞭望人员尽可能增设在 船的前部高处“了头”；

保持正规的了望，就意味着在任何时候，每一船舶应采取适合当时环境和情况下一切有效手段保持系统的观察

正规瞭望的手段包括：**视觉**（基本手段）、听觉、雷达、对船舶现有设别和仪器的有效使用、**守听 VHF**、经常检查本船的号灯和号型是否正常

第六条 安全航速 (Rule 6: Safe speed)

每一船舶在任何时候均应用安全航速行驶，以便能采取适当而有效的避碰行动，并能在适合当时环境和情况的距离以内把船停住。

在决定安全航速时，考虑的因素中应包括下列各点：

1. 对所有船舶：

(1) 能见度情况：

(2) 通航密度，包括渔船或者任何其他船舶的密集程度：

(3) 船舶的操纵性能，特别是在当时情况下的冲程和旋回性能；

(4) 夜间出现的背景亮光，诸如来自岸上的灯光或本船灯光的反向散射；

(5) 风、浪和流的状况以及靠近航海危险物的情况；

(6) 吃水与可用水深的关系。

2. 对备有可使用的雷达的船舶，还须考虑：

(1) 雷达设备的特性、效率和局限性；

(2) 所选用的雷达距离标尺带来的任何限制；

(3) 海况、天气和其他干扰源对雷达探测的影响；

(4) 在适当距离内，雷达对小船、浮水和其他漂浮物有探测不到的可能性；

(5) 雷达探测到的船舶数目、位置和动态；

(6) 当用雷达测定附近船舶或其他物体的距离时，可能对能见度做出的更确切的估计。

安全航速条款适用于：每一船舶 在 任何时候

那些船舶应以安全航速行驶？（全选，所有都要用安全航速）

安全航速主要考虑：1，能采取适当而有效的避碰行动，
2，能在适合当时环境和情况的距离以内把船停住

决定安全航速的首要因素： 能见度

第七条 碰撞危险(Rule 7: Risk of collision)

1. **每一船舶**应用适合当时环境和情况的一切有效手段断定是否存在碰撞危险，如有任何怀疑，则应认为存在这种危险。

2. 如装有雷达设备并可使用的话，则应正确予以使用，包括远距离扫描，以便获得碰撞危险的早期警报，并对探测到的物标进行雷达标绘或与其相当的系统观察。

3. 不应当根据不充分的资料，特别是不充分的雷达观测资料作出推断。

4. 在断定是否存在碰撞危险时，考虑的因素中应包括下列各点：

(1) 如果来船的罗经方位没有明显的变化，则应认为存在这种危险：

(2) 即使有明显的方位变化，有时也可能存在这种危险，特别是在驶近一艘很大的船舶或拖带船组时，或是在近距离驶近他船时。

那些船舶应用适合当时环境和情况的一切有效手段判断是否存在碰撞危险？
答：每一船舶 （如果是选项的话，就全选）

判断碰撞危险时，不充分的资料包括：

- 1，相对方位的估计；
- 2，凭雾号获得的资料；
- 3，观测资料不准确；
- 4，观测次数少；
- 5，利用雷达两次测得的数据进行标绘的资料。

（注：雷达标绘的资料必须是 三次或以上）

判断碰撞危险的最好方法是： 罗经方位判断法

（这个方位是指磁罗经或者电罗经的方位，，不是指物标舷角）

能见度不良的水域中，判断碰撞危险最好的方法是：雷达标绘法。

使用雷达标绘，应当观测 三次或者三次以上。

来船距离从 8 海里接近到 7 海里时，其罗经方位（连续）变化了 1 度，估计来船的 DCPA 为 1 海里

AIS：直接提供来船的航向、航速（对地速度）；受天气海况影响较小；受岛礁等障碍物影响较小；受到距离限制（距离远了接收不到了）；来船主动发送；准确性取决于来船设备；来船的设备计算的；可提供对地航向（航迹向）和罗经航向，只提供对地速度。

第八条 避免碰撞的行动 (Rule 8: Action to avoid collision)

1. 应**根据本章各条规定采取避免碰撞的任何行动**，如当时环境许可，应是积极地，并应及早地进行和注意运用良好的船艺。

2. 为避免碰撞而作的航向和（或）航速的任何变动，如当时环境许可，应**大**得足以使他船用视觉或雷达观察时容易察觉到；应避免对航向和（或）航速作一连串的小变动。

3. 如有足够的水域，则**单用转向**可能是**避免紧迫局面的最有效行动**，倘若这种行动是及时的，大幅度的并且不致造成另一紧迫局面。**宽**

单凭转向 可能是 避免紧迫局面最有效的行动，其应具有的条件是：

1, 有足够的水域（先决条件） 2, 及时的、大幅度的 3 不致造成另一紧迫局面。

4. 为避免与他船碰撞而采取的行动，**应能导致在安全的距离驶过**，应细心查核避让行动的有效性，直到最后驶过让**清**他船为止。

5. 如需**为避免碰撞或留有更多时间来估计局面**，船舶应当减速或者停止或倒转推进器把船停住。

船舶采取停车、倒车的时机是：1，为避免碰撞的需要；2，为留有更多的时间来估计局面。

6. (1) 跟据本规则任何规定, 被要求不得妨碍另一艘船舶的通过或安全通过的船舶应根据当时环境的需要须及早地采取行动以留出足够的水域供他船安全通过.

(2) 如在接近其他船舶致有构成碰撞危险时, 被要求不得妨碍另一艘船舶的通过或安全通过的船舶, 并不解除及早采取的行动以留出足够水域

供他船安全通过责任。且在采取行动时,应充分考虑到本章条款可能要求的行动。

(3)当两船相互接近致有构成碰撞危险时,其通过不得被妨碍的船舶仍有完全遵守本章各条规定的责任。

“不应妨碍”,意味着“不应妨碍他船的船舶”应避免与“不应被妨碍的船舶”之间构成 **碰撞危险**

不应妨碍 规定 适用于 **任何能见度**

一艘不应妨碍他船的船舶和一艘不应被妨碍的船舶相遇,在构成碰撞危险之前,不应妨碍的责任 **已经** 产生,不应被妨碍的船舶 **没有** 保向保速的义务。(这里“不应妨碍”的因素 在碰撞危险之前、之中、之后都一直存在,即一直要不妨碍,“不应妨碍”和 让路不让路 没有直接关系,)

碰撞危险 → 紧迫局面 → 紧迫危险

紧迫局面:两船接近到单凭一船采取行动已不能在安全距离上驶过

紧迫危险:两船接近到单凭一船采取行动已难免发生碰撞

避免碰撞的行动条款 适用于 **任何能见度情况**

根据本章驾驶和航行规则各条规定采取避免碰撞的任何行动,如当时环境许可,应是积极地并及早地进行和运用良好的船艺。这一规定适用于 **任何能见度情况下的任何负有避让责任的船舶**。(要求避让的船早点让,不用避让的船当然不用早点让)(是任何负有避让责任的船舶,而不是任何构成碰撞危险的船舶)

所以,存在让路船和直航船的情况下,及早采取行动的权利和义务交给了 **让路船**,适用于:对遇局面中的两艘机动船;互见中的让路船,不适用与直航船;能见度不良中两艘不在互见中构成碰撞危险的在航船舶;

大 大得足以使他船用视觉或雷达观测时容易察觉到,并能导致两船在安全距离上通过

最容易被他船察觉的避让行动是 **大幅度转向**

用雷达观测时,那种情况下转向行动容易从相对运动线上判明: **取决于两船的船速和会遇态势**

为避免碰撞所采取的转向角，一般应：

不小于 30 度，并应能导致在安全距离驶过并使他船用视觉或雷达观测时容易察觉到

为避免碰撞采取的行动，其目的是（或者说避让行动的有效性）：

1, 能导致在安全距离上驶过； 2, 容易被他船用视觉或雷达观测时察觉到。

（首先自己采取行动，这个行动要能安全驶过，然后这个行动之后，人家要能察觉你采取了行动，要不然人家会动）（按照顺序：不应妨碍，碰撞危险，紧迫局面，紧迫危险。不应妨碍应是防止产生碰撞危险，妨碍的是碰撞危险：为避免产生碰撞危险的行动应能导致在安全距离上驶过。）

第九条 狭水道 (Rule 9: Narrow channel)

狭水道条款的适用范围： 任何能见度情况

适用船舶： 一切船舶（或 任何沿狭水道或航道行驶的船舶）

1. 船舶沿狭水道或航道行驶时，只要安全可行应尽量靠近 本船右舷的该水道 或 航道的外缘 行驶。

右行规则： 靠近本船右舷的该水道或航道的外缘行驶

不同吃水的船舶应根据水道的水深及本船的吃水来决定本船应驶的区域
小船、帆船如完全可以在航道外的水域行驶，则不应进入航道，而应顺着邻近航道一侧的船舶总流向行驶

2. 帆船或者长度小于 20 米的船舶，不应妨碍 **只能** 在狭水道或航道以内 **安全航行** 的船舶通行。

3. 从事捕渔的船舶，不应妨碍 **任何** 其他在狭水道或航道以内航行的 **船舶通行**。

渔船， 不应妨碍 任何其他船舶的通行

穿越船，不应妨碍 只能在狭水道或航道以内安全航行的船舶的通行（注意是船舶，不是机动船）

不妨碍 和 让路 是两码事，不妨碍不一定是让路船，也可能是一艘直航船

只能在狭水道或航道以内安全航行的船舶

是由于可航水域宽度受限，致使其转向能力严重受到限制的船舶

包括限于吃水的船舶（为什么是包括，因为限于吃水船必须是机动船，而不是机动船也可能限于吃水）

4. 船舶不应穿越狭水道或航道，如果这种穿越会妨碍**只能**在这种水道或航道以内安全航行的船舶通行，后者若对穿越船的意图有怀疑时，可以使用第三十四条 4 款所规定的声号。（五短声 怀疑声号）

5. （1）在狭水道或航道内，如只有在被追越船必须采取行动以允许安全通过才能追越时，则企图追越的船，应鸣放第三十四条 3 款（1）项所规定的相应声号，以表示本船的意图。被追越船如果同意，应鸣放第三十四条 3 款（2）项所规定的相应声号，并采取使之能安全通过的措施。如有怀疑，则可以鸣放第三十四条 4 款所规定的声号。

（2）本条并不解除追越船根据第十三条所负的义务。

狭水道条款中的追越声号 适用于 仅适用于“互见”

狭水道或巷道中，当你企图追越他船，根据良好的船艺你船通常应从 他船的左舷追越

6. 船舶在驶近可能被居间障碍物遮蔽他船的狭水道或航道的弯头或地段时，应特别机警和谨慎地驾驶；并鸣放第三十四条 5 款所规定的相应声号。（任何船舶）

7. **任何船舶**，如当时环境许可，都应避免在狭水道内锚泊。

避免在狭水道内锚泊的是 任何船舶。

第十条 分道通航制 (Rule 10: Traffic separation schemes)

1. 本条适用于本组织所采纳的各分道通航制，但并不解除任何船舶遵守任何其它各条所规定的责任。（IMO 所采纳的任何分道通航制水域）

2. 使用分道通航制区域的船舶应：

- （1）在相应的通航分道内顺着该分道的船舶总流向行驶；
- （2）尽可能让开通航分隔线或分隔带；

(3) 通常在通航分道的端部驶进或驶出, 但从分道的任何一侧驶进或驶出时, 应与分道的船舶总流向形成尽可能小的角度。

不使用分道通航制区域的船舶应 尽可能远离分道通航制区域 (不使用的要远离)

任何在通航分道中顺着船舶总流向行驶的船舶, 均可认为是“使用分道通航制区域的船舶” (船舶总流向不是指 与船舶总流向相同的航向, 这个流向应该是航迹向)

让开分隔带或分割线, 意味着船舶应保持在通航分道的中心线或其附近 航行 (狭水道中是靠右航行, 这里是靠中间航行)

在分道内从一侧转移到另一侧 应与分道船舶总流向尽可能成小角度 (同一分道内部)

3. 船舶**应尽可能避免穿越通航分道**, 但如不得不穿越时, 应尽可能与分道的船舶总流向成直角穿越。

对于穿越通航分道的船, 仅是 尽可能避免穿越, 没有任何不应妨碍, 不需要不应妨碍任何船。

4. (1) 凡可安全使用邻近分道通航制区域中相应通航分道的过境航行, 通常不应使用沿岸通航带。但长度小于 20 米的船舶, 帆船和从事捕鱼的船舶在任何情况下都可使用沿岸通航带。

(2) 尽管有本条 4(1) 规定, 当船舶 **抵离位于沿岸通航带中的港口, 近岸设施或建筑物, 引航站或任何其他地方 或 避免紧迫危险** 时, 可以使用沿岸通航带。

可以使用沿岸通航带: 1, 三类船 在任何情况下都可使用沿岸通航带
2, 抵离位于沿岸通航带中的港口, 近岸设施或建筑物, 引航站或任何其他地方 3, 避免紧迫危险时 (注意 不是紧迫局面, 而是避免最严重的危险才可以进入) 4, 不能安全使用邻近通航分道的船

5. 除**穿越船或者驶进或驶出通航分道的船舶**外, 船舶通常不应进入分隔带或穿越分隔线, 除非: (1) **在紧急情况下避免紧迫危险;**
(2) **在分隔带内从事捕鱼。**

可以进入的船；穿越船； 驶进或驶出的船； 渔船；
避免紧迫危险的船（注意是最严重的危险，碰撞危险和
紧迫局面都不行）

6．船舶在分道通航制区域端部附近行驶时，应特别谨慎。

7．船舶应尽可能避免在分道通航制区域内或其端部附近锚泊。

8．不使用分道通航制区域的船舶，应尽可能远离该区。

9．从事捕鱼的船舶，不应妨碍按通航分道行驶的任何船舶的通行。

10．帆船或长度小于20米的船舶，不应妨碍按通航分道行驶的机动船的安全通行。

注意 按通航分道行驶 这几个字，，若不按通航分道行驶，则不应妨碍不成立。

11．操纵能力受到限制的船舶，当在分道通航制区域内从事维护航行安全的作业时，在执行该作业所必需的限度内，可免受本条规定的约束。

12．操纵能力受到限制的船舶，当在分道通航制区域内从事敷设、维修或起捞海底电缆时，在执行该作业所必需的限度内，可免受本条规定的约束。

注意：并不是所有的操限船都免受本条束缚，，

下面几个操限船免受束缚：

1，从事疏浚作业的船在作业所必须的限度内；

2，从事敷设、维修和起捞海底电缆的船舶；

3，从事清除水雷作业的船舶；

在紧急情况下为避免紧迫危险时，也可免受分道通航制条款的束缚。

第二节 船舶在互见中的行动规则 (Section II - Conduct of vessels in sight of one another)

第十一条 适用范围 (Rule 11: Application)

本节各条适用于互见中的船舶。Rule in this section apply to vessels in sight of one another .

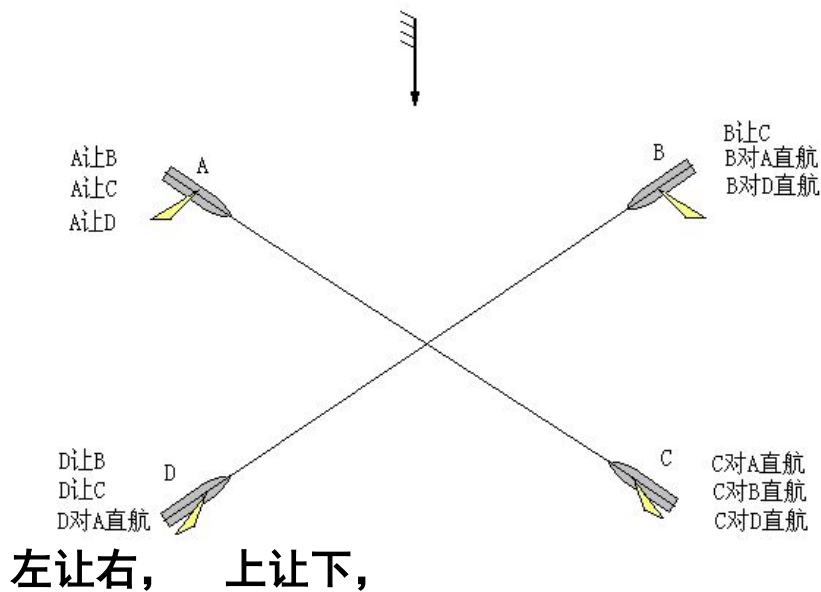
第十二条 帆船 (Rule 11: Sailing vessels)

1. 两艘帆船相互驶近致有构成碰撞危险时，其中一船应按下列规定给他船让路：

(1) 两船在不同舷受风时，**左舷受风的船应给他船让路**；

(2) 两船在同舷受风时，**上风船应给下风船让路**；

(3) 如左舷受风的船看到在上风的船而不能断定究竟该船是左舷受风还是右舷受风，则应该给船让路。



如果是左舷受风并处于上风，则一定是让路船；如果右舷受风并处于下风，则一定是直航船。

指规定了谁让谁，没有规定怎么让，从哪让，所以无论从左边让还是右边让都可以。

2. 就本条规定而言，**船舶的受风舷侧应认为是主帆被吹向的一舷的对面舷侧**；对于方帆船，则应认为是最大纵帆被吹向的一舷的对面舷侧。

第十三条 追越 (Rule 13: Overtaking) (方位/距离/速度)

1. 不论第二章第一节和第二节的各条规定如何，任何船舶在追越任何他船时，均应给被追越船让路。

追越条款优先于 船舶在任何能见度情况下的行动规则 与 船舶在互见中的行动规则。

追越优先于第 1 节和第 2 节， 对第 3 节（19 条以后）就不优先了。

追越条款适用于：任何船舶 **在互见中** 追越 任何船舶。

不管规则其他条款作何规定，追越船均应给被追越船让路。

2. 一船正从他船正横后大于 22.5° 的某一方向赶上他船时，即该船对其所追越的船所处位置，在夜间只能看见被追越船的尾灯而不能看见它的任一舷灯时，应认为是在追越中。

追越的条件：1，互见；

2，从他船正横后大于 22.5° 的某一方向赶上他船（或只看见他船尾灯） 3，后船赶上前船（或者 后船速度大于前船）

注意：追越与构不构成碰撞危险无关，不管有没有危险都属于追越。

追越的特点：1，适用任何船舶；2，不以碰撞危险为前提条件。

3. 当一船对其是否在追越他船有任何怀疑时，该船应假定是在追越，并采取相应行动。

若后船对是否追越有怀疑，应认为 追越；

若后船对是否追越有怀疑，应认为 交叉相遇局面。

4. 随后两船间方位的任何改变，都不应把追越船作为本规则各条含义中所指的交叉船，或者免除其让开被追越船的责任，直到最后驶过让清为止。（追越一直存在，直到驶过让清）

在狭水道或者航道内，通航分道内，一般从他船的 **左舷** 追越 。

第十四条 对遇局面(Rule 14: Head-on Situation)

1. 当**两艘机动船**在相反的或接近相反的航向上相遇致有构成碰撞危险时，各应向右转向，从而各从他船的左舷驶过。

对遇 和交叉相遇 中的机动船是指：除失控船、操限船、捕鱼船外的任何用机器推进的船舶。（注意，限于吃水船 也包含在对遇局面中。不包含的三种船，就没有对遇局面。例如说：操限船与操限船就没有对遇，同种类船之间对遇也不对，上述三种就算同种也没有对遇。还有，如果不是机动船，也没有对遇这一说。）

对遇局面的条件：1，互见中 机动船，

2，两船的航向相反或接近相反；（光说相反 或者 对驶 也不行，比如船尾对船尾对驶）

3，一船位于另一船的正前方或接近正前方（如果光说看到来船前后桅灯成一直线 或者可以同时看到红绿舷灯 不能说明是对遇，必须正前方看到一直线或左右舷灯。）（接近正前方的概念：左右各半个罗经点 或 左右各 6 度范围以内。）

4，碰撞危险

2. 当一船看见他船在正前方或接近正前方：即在夜间，能看见他船的前后桅灯成一直线或接近一直线，和（或）两盏舷灯；在日间，看到他船的上述相应形态时，则应认为存在这样的局面。

3. 当一船对是否存在这样的局面有任何怀疑时，该船应假定确实存在这种局面，并应采取相应的行动。

对遇局面 相对速度大，相持时间短（接近速度快）

互见中两船避让责任完全相等的会遇局面是 对遇局面

当你船（机动船）在海上航行，在正前方发现一盏白灯，应假定与来船构成会遇局面（为什么不是追越呢，因为会遇局面相对速度大，时间段，所以更危险，所以假定为会遇）

如果对是对遇局面 还是 小角度交叉局面 持有怀疑时，应认为是 对遇局面，并 右转鸣一短声

夜间在海上航行，你驾驶的机动船发现前方偏右驶来另一机动船与本船航向相反，可见他船两盏桅灯和绿舷灯，方位逐渐变大，但 DCPA 偏小，则你船应采取的行动为 大幅度右转，并鸣放一短声笛号。（这个不作为交叉相遇处理，也是作为对遇，是因为对遇更危险，有怀疑时，认为是对遇）

第十五条 交叉相遇局面(Rule 15: Crossing Situation)

(注意两个避免: 如当时环境许可, **让路船**应避免横越他船的前方; **直航船**不对在本船左舷的船采取向左转向)

当 **两艘 机动船**交叉相遇致有构成**碰撞危险**时, 有他船在本船右舷的船舶应给他船让路, 如当时环境许可, 还应**避免横越他船的前方**。

构成条件: ① 互见中 两艘同为机动船 (这个机动船不包含 失控船、操限船、捕鱼船, 但是包含 拖带 和 限于吃水船)
② 交叉相遇 (指真航向或船首向, 而不是航迹向。)
③ 致有构成碰撞危险

交叉相遇局面特点: 1, 必须以构成碰撞危险为条件;
2, 即规定了让路船, 又规定了避让行动;
3, 小角度交叉与对遇局面混淆, 应假定为对遇局面;
4, 大角度交叉与追越局面混淆, 后船假定为追越, 前船假定为交叉。

有他船位于本船右舷的船舶应给他船让路,
有他船位于本船左舷的船舶 可以采取任何行动(包括保向保速)(也可以说 直航船)

应避免横越他船前方 仅适用于交叉相遇局面中的让路船

第十六条 让路船的行动(Rule 16: Action by given-way vessel)

须给他船让路的船舶, 应尽可能及**早**采取**大**幅度的行动, **宽**裕地让**清**他船

第十七条 直航船的行动 (Rule 17: Action by stand-on vessel)

1. (1) 两船中的一船应给另一船让路时, 另一船应保持航向和航速。(直航船保向保速) (2) 然而, 当保持航向和航速的船一经发觉规定的**让路船显然没有遵照本规则各条采取适当行动时**, 该

船即可独自采取操纵行动，以避免碰撞。（注：紧迫局面即将形成或已形成，并同本条3款联合使用）

2. 当规定保持航向和航速的船，发觉本船不论由于何种原因逼近到**单凭让路船的行动不能避免碰撞时**，也应采取最有助于避碰的行动。（注：紧迫危险即将形成或已形成）

3. 在交叉相遇局面下，机动船按照本条1款（2）项采取行动以避免与另一艘机动船碰撞时，如当时环境许可，不应对在本船左舷的船采取向左转向。

4. 本条并不解除让路船的让路义务。

直航船行动条款适用于 **互见中**。

直航船的含义 规则规定：“两船中的一船应给另一船让路时，则另一船就是直航船。” 直航船又叫权利船，让路船又叫义务船。

如：Rule12, 13, 15, 18 中都规定有相应的直航船。

直航船的保向保速阶段：

- ① 适用时机：两船致有构成碰撞危险时，当让路船给直航船采取让路行动时。即有关条款开始生效时。
- ② 终止时间：
 - a. 让路船驶过让清直航船之后；
 - b. 直航船发觉让路船显然没有遵照规则各条要求采取适当行动时；
 - c. 直航船发觉不论由于何种原因逼近到单凭让路船的行动已不能避免碰撞时。

其中：b 是自愿的，非强制的。C 是强制终止，否则将违反规则的要求 即 B 是允许直航船采取行动的时机，C 是直航船必须采取行动

第十八条 船舶之间的责任(Rule 18: Responsibilities between vessels)

除第九、十和十三条另有规定外：（9，狭水道 10，分道通航制 13 追越）

1. 机动船在航时应给下述船舶让路：

- (1) 失去控制的船舶；
- (2) 操纵能力受到限制的船舶；
- (3) 从事捕鱼的船舶；
- (4) 帆船。

2. 帆船在航时应给下述船舶让路：

- (1) 失去控制的船舶；
- (2) 操纵能力受到限制的船舶；
- (3) 从事捕鱼的船舶。

3. 从事捕鱼的船舶在航时，应尽可能给下述船舶让路：

- (1) 失去控制的船舶；
- (2) 操纵能力受到限制的船舶。

机动船 → 帆船 → 捕鱼船 → 失控船、操限船

4. (1) 除失去控制的船舶或操纵能力受到限制的船舶外，任何船舶，如当时环境许可，应避免妨碍显示第二十八条信号的限于吃水的船舶的安全通行。

(2) 限于吃水的船舶应充分注意到其特殊条件，特别谨慎地驾驶。

其他船舶仅仅是 **不妨碍** 限于吃水船，与给不给他让路是两码事，当与限于吃水船相遇致有构成碰撞危险时，**根据两船的会遇局面确定两船间的避让责任和义务**。即 形成碰撞危险之前，不妨碍它，留出足够的水域给它，但是形成碰撞危险之后，就按会遇态势来分析。

5. 在水面的水上飞机，通常应宽裕地让清所有船舶并避免妨碍其航行。然而在有碰撞危险的情况下，则应遵守本章各条的规定。

6. (1) 地效船在贴近水面起飞、降落和飞行时应宽裕地让清所有其它船舶并
避免妨碍它们的航行；

(2) 在水面上操作的地效船应作为机动船舶遵守本章各条。

互见中 水上飞机在飞的时候，地效船在飞的时候，都要**让清所有船** 并不妨碍。

（只有互见中才让清，不互见就让清那就没法走了。）

在水面操纵的水上飞机：宽裕让清 并不妨碍所有船，**当有碰撞危险时 按第 2 章各条判断。**

（也就说水上飞机只是不妨碍，当判断谁是让路船时候还是当做机动船处理）

在水面操纵的地效船：直接按照机动船处理。（注意地效船没有不应妨碍）

规则第十二、十三、十四、十五，有关船舶之间责任的划分的基本原则是 几何制原则。

责任条款的原则是 按避让操纵行为的能力划分船舶之间的责任。

划分的是 不同种类的船舶之间的责任， 没有规定 避让操纵行为能力相同船舶之间的责任。

责任条款适用于 **互见中**， 使用的船舶必须 **符合第三条定义的规定并显示规定的号灯、号型**

第三节 船舶在能见度不良时的行动规则 (Section III- Conduct of vessels in restricted visibility)

第十九条 船舶在能见度不良时的行动规则 (Rule 19: Conduct of vessel in restricted visibility)

1. 本条适用于在能见度不良的水域中 或 在其附近航行时 相互看不见 的船舶。

当不互见时，执行能见度不良条款；当互见时，执行互见时的行动规则。

2. 每一船舶应以适合当时能见度不良的环境和情况的安全航速行驶，机动船应将机器作好随时操纵的准备。

3. 在遵守本章第一节各条时，每一船舶应适当考虑到当时能见度不良的环境和情况。

4. 一船仅凭雷达测到他船时，应判定是否正在形成紧迫局面和（或）存在着碰撞危险。若是如此，应及早地采取避让行动，这种行动如包括转向，则应**尽可能避免**如下各点：

（1）除对被追越船外，对正横前的船舶采取向左转向；

（2）对正横或正横后的船舶采取朝着它转向。

以上两个转向方法 要求不在互见中， 并且有个特殊的：**被追越船**。

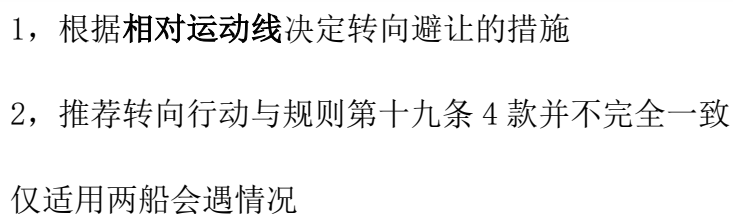
5. 除已断定不存在碰撞危险外，每一船舶当听到他船的雾号显似在本船正横以前，或者与正横以前的他船不能避免**紧迫局面**时，应将航速减到能维持其航向的最小速度。必要时，应把船完全停住，而且，无论如何，应极其谨慎地驾驶，直到**碰撞危险**过去为止。

只有不互见，或者仅是在雷达上发现，不能确定等等，才是将航速减到能维持其航向的最小速度

如果已经互见了，已经能够清晰的判定会遇局面，那就根据会遇局面采取行动。

当碰撞危险时，采取 4 的做法； 当紧迫局面时，采取 5 的做法。

(此图若打印出来为黑色，可以自行用彩笔将不同的转向标示出来)



第三章 号灯和号型 (PART - C LIGHTS AND SHAPES)

第二十条 适用范围 (Rule 20: Application)

1. 本章各条在**各种天气**中都应遵守。（任何能见度是错的，注意是各种天气）
2. 有关号灯的各条规定，从日没到日出时都应遵守。在此时间内不应显示别的灯光，但那些不会被误认为本规则各条订明的号灯，或者不会削弱号灯的能见距离或显著特性，或者不会妨碍正规了望的灯光除外。
3. 本规则各条所规定的号灯，如已设置，也应在能见度不良的情况下从日出到日没时显示，并可在一切其他认为必要的情况下显示。
4. 有关号型的各条规定，在**白天**都应遵守。（注意号型是 白天，而不是从日出到日没。）
5. 本规则各条订明的号灯和号型，应符合本规则附录一的规定。

第二十一条 定义 (Rule 21: Definitions)

1. “桅灯”是指安置在船的首尾中心线上方的白灯，在 2 2 5 度的水平弧内显示不间断的灯光，其装置要使灯光从船的正前方到每一舷正横后 2 2 . 5 度内显示。
2. “舷灯”是指右舷的绿灯和左舷的红灯，各在 1 1 2 . 5 度的水平弧内显示不间断的灯光，其装置要使灯光从船的正前方到各自一舷的正横后 2 2 . 5 度内分别显示。长度小于 2 0 米的船舶。其舷灯可以合并成一盏，装设于船的首尾中心线上。
3. 是“尾灯”指安置在尽可能接近船尾的白灯，在 1 3 5 度的水平弧内显示不间断的灯光，其装置要使灯光从船的正后方到每一舷 6 7 . 5 度内显示。
4. “**拖带灯**”是指具有与本条 3 款所述“**尾灯**”相同特性的**黄灯**。
5. “环照灯”是指在 3 6 0 度的水平弧内显示不间断灯光的号灯。
6. “闪光灯”是指每隔一定时间以每分钟频率 1 2 0 闪次或 1 2 0 以上闪次的闪光的号灯。

规 定	颜色	水平 光弧	显示方 式	安置要求 (显示范围)
号灯名				
桅灯	白	225°	不间断	正前方~每一舷正横后 22.5°
舷灯	左红、 右绿	112.5°	不间断	正前方~各自一舷正横后 22.5°
尾灯	白	135°	不间断	正后方~每一舷正横后 67.5°

拖带灯	黄	135°	不间断	正后方～每一舷正横后 67.5°
环照灯	白、红、绿	360°	不间断	
闪光灯	黄、琥珀色	360°	≥120 闪次/m	

第二十二条 号灯的能见距离 (Rule 22: Visibility of lights)

号 灯 名称	能见距离（海里）			
	$L \geq 50m$	$20 \leq L < 50m$	$12 \leq L < 20m$	$L < 12m$
桅灯	6	5	3	2
舷灯	3	2	2	1
尾灯	3	2	2	2
拖带灯	3	2	2	2
环照灯	3	2	2	2
闪光灯	3	2	2	2

① 操纵号灯的能见距离至少 5 海里；

② 部分淹没的、不易察觉的被拖船或物体上的白色环照灯能见距离为 3 海里。

闪光灯是指每隔一定时间以每分钟频闪多少次的闪光号灯？ 120 或以上

第二十三条 在航机动船 (Rule 23: Power-driven vessel underway)

1. 在航机动船应显示：

- (1) 在前部一盏桅灯;
- (2) 第二盏桅灯, 后于并高于前桅灯; 长度小于 50 米的船舶, 不要求显示该桅灯, 但可以这样做;
- (3) 两盏舷灯;
- (4) 一盏尾灯。

在航机动船的号灯不区分对水移动和不对水移动,
即不论是否对水移动, 都应显示舷灯、尾灯、桅灯

2. 气垫船在非排水状态下航行时, 除本条 1 款规定的号灯外, 还应显示一盏环照黄色闪光灯。

3. 除本条第(1)款规定的号灯外, 地效船只有在贴近水面起飞、降落和飞行时才应显示高密度的环照红色闪光灯。

气垫船 机动船的号灯 + 环照黄色闪光灯 (只在非排水状态应显示)

地效船 机动船的号灯 + 环照红色闪光灯 (只在贴近水面起飞、降落和飞行时才显示)

注意, 气垫船和地效船 均不区分是否对水移动

4. (1) 长度小于 12 米的机动船, 可以显示一盏环照白灯和舷灯以代替本条 1 款规定的号灯;

(2) 长度小于 7 米且其最高速度不超过 7 节的机动船, 可以显示一盏环照白灯以代替本条 1 款规定的号灯。如可行, 也应显示舷灯;

(3) 长度小于 12 米的机动船的桅灯或环照白灯, 如果不可能装设在船的首尾中心线上,

可以离开中心线显示, 如果其舷灯合并成一盏, 则应装在船的首尾中心线上, 或尽量装设在桅灯或环照灯所在首尾线的附近。

船长 小于 20 米 舷灯合并成一盏, 显示在船舶首位中心线上方

船长 小于 12 米 可用一盏环照白灯代替其桅灯和尾灯

船长 小于 7 米 且最高船速小于 7 节, 可用一盏白灯代替其他号灯

第二十四条 拖带和顶推(Rule 24: Towing and pushing)

拖带长度 拖船船尾至被拖物体后端的水平距离

拖带 两盏或三盏白灯 替代 前桅灯或后桅灯 （白灯不是环照灯，光弧与桅灯相同）

尾部 增加一个 黄灯 （黄灯光弧与尾灯相同）

拖带也不区分对不对水移动。

1. 机动船当拖带时应显示：

（1）垂直两盏桅灯，以取代第二十三条 1 款（1）项或 1 款（2）项规定的号灯。当从拖轮船尾量到被拖物体后端的拖带长度**超过 2 0 0 米**时，垂直显示三盏这样的号灯；

（2）两盏舷灯；

（3）一盏尾灯；

（4）一盏拖带灯垂直于尾灯的上方；

（5）当拖带长度**超过 2 0 0 米**时，在最易见处显示一个菱形体号型。

2. 当一项推船和一被顶推船牢固地连接成为一组合体时，则应作为一艘机动船，显示第二十三条规定的号灯。

3. 机动船当顶推或旁拖时，除组合体外，应显示：

（1）垂直两盏桅灯，以取代第二十三条 1 款（1）项或 1 款（2）项规定的号灯；

（2）两盏舷灯；

（3）一盏尾灯；

（4）适用本条 1 或 3 款的机动船，还应遵守第二十三条 1 款（2）项的规定。

即顶推船显示的号灯是：1，两盏舷灯；2，尾灯；3，两盏桅灯代替 前桅灯或后桅灯

被顶推船： 舷灯 （不显示尾灯，妨碍顶推船，不显示桅灯）

被傍拖船： 舷灯、尾灯

5. 除本条 7 款所述外，一被拖船或拖物体应显示：

（1）两盏舷灯；

（2）一盏尾灯；

（3）当拖带长度**超过 2 0 0 米**时，在最易见处显示一个菱形体号型。

6. 任何数目的船舶如作为一组被旁拖或顶推时，应作为一艘船来显示号灯：

(1) 一艘被顶推船, 但不是组合体的组成部分, 应在前端显示两盏舷灯;

(2) 一艘被旁拖的船应显示一尾灯, 并在前端显示两盏舷灯。

7. 一艘不易觉察的、部分淹没的被拖船舶或物体或者这类船舶或物体的组合体应显示:

(1) 除弹性拖曳体不需要在前端或接近前端处显示灯光外, 如宽度小于 25 米, 在前后两端或接近前后两端处各显示一盏环照白灯;

(2) 如宽度为 25 米或 25 米以上时, 在两侧最宽处或接近最宽处, 另加两盏环照白灯;

(3) 如长度超过 100 米, 在 (1) 和 (2) 项规定的号灯之间, 另加若干环照白灯, 使得这些灯之间的距离不超过 100 米;

(4) 在最后一艘被拖船舶或物体的末端或接近末端处, 显示一个菱形体号型, 如果拖带长度超过 200 米时, 在尽可能前部的最易见处另加一个菱形体号型。

8. 凡由于任何充分理由, 一被拖船舶或物体不可能显示本条 5 或 7 款规定的号灯或号型时, 应采取一切可能的措施使被拖船舶或物体上有灯光, 或者至少能表明这种船舶或物体的存在。

9. 凡由于任何充分理由, 使得一艘通常不从事拖带作业的船舶不可能按本条 1 或 3 款的规定显示号灯, 这种船舶在从事拖带另一遇险或需要救助的船舶时, 就不要求显示这些号灯, 但应采取如第三十六条所准许的一切可能措施来表明拖船与被拖船之间关系的性质, 尤其应将拖缆照亮。

第二十五条 在航帆船和划桨船(Rule 25: Sailing vessels underway and vessel under oars)

帆船也不区分是否对水移动 帆船必须显示的号灯是 舷灯与尾灯

帆船在航 长度 ≥ 20 米 舷灯、尾灯 还可 上红下绿 (可以同时显示, 也可以单独显示)

长度 < 20 米 舷灯、尾灯(可合并成一盏) 或 上红下绿 (不可以同时显示)

长度 < 7 米 舷灯、尾灯 或 上红下绿 或 白光手电筒或白灯一盏

机帆船 尖端向下的圆锥体 (注意是机帆船, 而不是帆船) 按机动船显示号灯

1. 在航帆船应显示:

(1) 两盏舷灯;

(2) 一盏尾灯。

2. 在长度小于 20 米的帆船上, 本条 1 款规定的号灯可以合并成一盏, 装设在桅顶或接近桅顶的最易见处。

3. 在航帆船, 除本条 1 款规定的号灯外, 还可在桅顶或接近桅顶的最易见处, 垂直显示两盏环照灯, 上红下绿。但这些环照灯不应和本条 2 款所允许的合色灯同时显示。

4. (1) 长度小于 7 米的帆船, 如可行, 应显示本条 1 或 2 款规定的号灯。但如果不这样做, 则应在手边备妥白光的电筒一个或点着的白灯一盏, 及早显示, 以防碰撞。

(2) 划桨船可以显示本条为帆船规定的号灯, 但如不这样做, 则应在手边备妥白光的电筒一个或点着的白灯一盏, 及早显示, 以防碰撞。

5. 用帆行驶同时也用机器推进的船舶, 应在前部最易见处显示一个圆锥体号型, 尖端向下。

第二十六条 渔船(Rule 26: Fishing vessels)

1. 从事捕鱼的船舶, 不论在航还是锚泊, 只应显示本条规定的号灯和号型。

2. 船舶从事拖网作业, 即在水中拖曳爬网或其他用作渔具的装置时, 应显示:

(1) 垂直两盏环照灯, 上绿下白, 或一个由上下垂直、尖端对接的两个圆锥体所组成的号型; 长度小于 20 米的船舶, 可以显示一个篮子以取代这种号型;

(2) 一盏桅灯, 后于并高于那盏环照绿灯; 长度小于 50 米的船舶, 则不要求显示该桅灯, 但可以这样做;

(3) 当对水移动时, 除本款规定的号灯外, 还应显示两盏舷灯和一艘尾灯。

渔船区分对水移动和不对水移动

捕鱼船不管抛锚还干啥只显示渔船号灯号型 如果渔船不捕鱼时候, 只显示机动船的号灯号型

拖网作业 上下垂直、尖端对接的两个圆锥体所组成的号型 (长度小于 20 米时, **可**用一个篮子)

上绿下白 + 后桅灯 (长度小于 50 可以没有) + 舷灯、尾灯
(对水移动时)

非拖网作业 上下垂直、尖端对接的两个圆锥体所组成的号型 (长度小于 20 米时, **可**用一个篮子)

上红下白 + 舷灯、尾灯 (对水移动时) (注意非拖网渔船不显示桅灯)

外伸渔具大于 150 米 尖端向上的圆锥体

3. 从事捕鱼的船舶，除拖网作业者外，应显示：

(1) 垂直两盏环照灯，上红下白，或一个由上下垂直、尖端对接的两个圆锥体所组成的号型；长度小于 20 米的船舶，可以显示一个篮子以取代这种号型；

(2) 当有外伸渔具，其从船边伸出的水平距离大于 150 米时，应朝着渔具的方向显示一盏环照白灯或一个尖端向上的圆锥体号型；

(3) 当对水移动时，除本款规定的号灯外，还应显示两盏舷灯和一盏尾灯。

4. 在邻近其他从事捕鱼船舶处从事捕鱼的船舶，可以显示本规则附录二所述的额外信号。

拖网渔船 放网时：垂直 2 盏环照白灯。

起网时：垂直 2 盏环照灯，上白下红。

网挂住障碍物时：垂直 2 盏环照红灯。

从事对拖网作业时，朝前方并向本对拖网中另一船的方向设置照射的探照灯。

围网作业 船舶行动被渔具妨碍 垂直两盏黄灯明暗交替显示

5. 船舶不从事捕鱼时，不应显示本条规定的号灯或号型，而只应显示为其同样长度的船舶所规定的号灯或号型。

第二十七条 失去控制或操纵能力受到限制的船舶

(Rule 27: Vessels not under command or restricted in her ability to manoeuvre)

1. 失去控制的船舶应显示：

(1) 在最易见处，垂直两盏环照红灯；

(2) 在最易见处，垂直两个球体或类似的号型；

(3) 当对水移动时，除本款规定的号灯外，还应显示两盏舷灯和一盏尾灯。

失控船 区分 对水移动和不对水移动
红灯的是搁浅船)

失控船不显示桅灯 (还有两盏

两盏环照红灯 + 舷灯、尾灯 (当对水移动时)

2. 操纵能力受到限制的船舶，除从事清除水雷作业的船舶外，应显示：

(1) 在最易见处, 垂直三盏环照灯, 最上和最下者应是红色, 中间一盏应是白色;

(2) 在最易见处, 垂直三个号型, 最上和最下者应是球体, 中间一个应是菱形体;

(3) 当对水移动时, 除本款(1)项规定的号灯外, 还应显示桅灯、舷灯和尾灯;

(4) 当锚泊时, 除本款(1)和(2)项规定的号灯或号型外, 还应显示第三十条规定的一盏或两盏号灯或一个号型。

操限船 区分 对水移动和不对水移动

红白红 + 舷灯、尾灯 (当对水移动时) + 锚灯 (锚泊时)

3. 从事一项使拖船和被拖体双方在偏离所驶航向的能力上受到严重限制的拖带作业的机动船, 除显示第二十四条 1 款规定的号灯或号型外, 还应显示本条 2 款(1)和(2)项规定的号灯或号型。

即 **拖带船也是操限船时 拖带船的号灯 + 红白红** (注意拖带号灯不区分是否对水移动)

4. 从事疏浚或水下作业的船舶, 当其操纵能力受到限制时, 应显示本条 2 款(1)、(2)和(3)项规定的号灯和号型。此外, 当存在障碍物时, 还应显示:

(1) 在障碍物存在的一舷, 垂直两盏环照红灯或两个球体;

(2) 在他船可以通过的一舷, 垂直两盏环照绿灯或两个菱形体;

(3) 当锚泊时, 应显示本款规定的号灯或号型以取代第三十条规定的号灯或号型。

从事疏浚和水下作业的船, 没有锚泊号灯, 但是区分是否对水移动

5 当从事潜水作业的船舶其尺度使之不可能显示本条 4 款规定的号灯和号型时, 则应显示:

(1) 在最易见处, 垂直三盏环照灯, 最上和最下者应是红色, 中间一盏应是白色;

(2) 一个国际信号旗“A”的硬质复制品, 其高度不小于 1 米, 并应采取措施以保证周围都能见到。

6. 从事清除水雷作业的船舶, 除第二十三条为机动船规定的号灯或第三十条为锚泊船规定的号灯或号型外, 还应显示三盏环照绿灯或三个球体。这些号灯或号型之一应在接近前桅桅顶处显示, 其余应在前桅桁两端各显示一个。这些号灯或号型表示他船驶近至清除水雷船 **1 0 0 0 米以内是危险的**。

清除水雷作业的船舶： 机动船号灯 或 锚泊号灯 + 三盏环照绿灯（品字形）

7. 除从事潜水作业的船舶外，长度小于 12 米的船舶，不要求显示本条规定的号灯和号型。

第二十八条 限于吃水的船舶(Rule 28: Vessels constrained by their draught)

限于吃水的船舶，除第二十三条为机动船规定的号灯外，还可^可在最易见处垂直显示三盏环照红灯，或者一个圆柱体。

限于吃水船 机动船 + 垂直三盏环照红灯 （可显示 也可不显示）

不区分是否对水移动

第二十九条 引航船舶(Rule 29: Pilot vessels)

1. 执行引航任务的船舶应显示：

（1）在桅顶或接近桅顶处，垂直两盏环照灯，上白下红；

（2）当在航时，外加舷灯和尾灯；

（3）当锚泊时，除本款 1 项规定的号灯外，还应显示第三十条对锚泊船规定的号灯或号型。

2. 引航船当不执行引航任务时，应显示为其同样长度的同类船舶规定的号灯或号型。

引航船 上白下红 + 舷灯、尾灯（在航时） + 锚泊灯（锚泊时）

引航船不区分是否对水移动，但是区分在航与锚泊，引航船不显示桅灯

第三十条 锚泊船舶和搁浅船舶 (Rule 30: Anchored vessels and vessels aground)

1. 锚泊中的船舶应在最易见处显示:

(1) 在船的前部, 一盏环照白灯或一个球体;

(2) 在船尾或接近船尾并低于本款(1)项规定的号灯处, 一盏环照白灯。

2. 长度小于 50 米的船舶, 可以在最易见处显示一盏环照白灯, 以取代本条 1 款规定的号灯。

3. 锚泊中的船舶, 还可以使用现有的工作灯或同等的灯照明甲板, 而长度为 100 米及 100 米以上的船舶应当使用这类灯。

锚泊船号灯: $L \geq 100\text{m}$: 前白灯 + 尾白灯 + 工作灯或甲板照明灯

$100\text{ m} > L \geq 50\text{ m}$: 前白灯 + 尾白灯 + 工作灯或甲板照明灯 (可不用)

$L < 50\text{m}$: 在最易见处一盏环照白灯。

$L < 7\text{ m}$: 不是在狭水道、航道、锚地或其他船舶通常航行的水域或其附近锚泊时, 不要求显示本条规定的号灯或号型, 否则应显示。

号型: 在船的前部应悬挂一个球体。

注意: 有的船锚泊不显示锚泊灯:

4. 搁浅的船舶应显示本条 1 或 2 款规定的号灯, 并在最易见处外加:

(1) 垂直两盏环照红灯;

(2) 垂直三个球体。

搁浅船 $L > 12\text{m}$ 锚灯 + 两盏环照红灯 (注意不显示甲板照明灯)

$L < 12\text{m}$ 锚灯

5. 长度小于 7 米的船舶, 不是在狭水道、航道、锚地或其他船舶通常航行的水域中或其附近锚泊时, 不要求显示本条 1 和 2 款规定的号灯或号型。

6. 长度小于 12 米的船舶搁浅时, 不要求显示本条 4 款(1)项和(2)项规定的号灯或号型。

第三十一条 水上飞机(Rule 31: Seaplanes)

当水上飞机或地效船不可能显示按本章各条规定的各种特性或位置的号灯和号型时，则应显示尽可能近似于这种特性和位置的号灯和号型。

第四章 声响和灯光信号(PART D- SOUND AND LIGHT SIGNALS)

第三十二条 定义(Rule 32: Definitions)

1. “号笛”一词，指能够发出规定笛声并符合本规则附录三所载规格的任何声响信号器具。
2. “短声”一词，指历时约一秒钟的笛声。
3. “长声”一词，指历时四到六秒钟的笛声。

第三十三条 声号设备((Rule 33: Equipment for sound signals)

1. 长度为 12 米或 12 米以上的船舶应配备一个号笛，长度为 20 米或 20 米以上的船舶，除了号笛以外还应配备一个号钟，长度为 100 米或 100 米以上的船舶，除了号笛和号钟以外还应配备一个号锣。号锣的音调和声音不可与号钟相混淆。号笛、号钟和号锣应符合本规则附录 III 所载规格。号钟、号锣或二者均可用与其各自声音特性相同的其它设备代替，但任何时候都要能以手动鸣放规定的声号。
2. 长度小于 12 米的船舶，不要求备有本条 1 款规定的声响信号器具。如不备有，则应配置能够鸣放有效声号的它种设备。

$L \geq 100\text{m}$ 船舶：应配备 号笛 + 号钟 + 号锣。

$100\text{m} > L \geq 20\text{m}$ 船舶：应配备 号笛 + 号钟。

$20\text{m} > L \geq 12\text{m}$ 船舶：应配备 号笛。

$L < 12\text{m}$ 船舶：不要求配备上述设备，但应有能够鸣放有效声号的他种设备。如：雾角。

第三十四条 操纵和警告信号(Rule 34: Manoeuvring and warning signals)

行动声号适用 互见中 任何 在航 机动船 在按本规则准许或要求进行操纵时。

1. 当船舶在互见中，在航**机动船**按本规则准许或要求进行操纵时，应用号笛发出下列声号表明之：

——一短声 表示“我船正在向右转向”；

——二短声 表示“我船正在向左转向”；

——三短声 表示“我船正在向后推进”。

2. 在操作过程中，任何船舶均可用灯号补充本条 1 款规定的笛号，这种灯号可根据情况予以重复：

(1) 这些灯号应具有以下意义：

——一闪 表示“我船正在向右转向”；

——二闪 表示“我船正在向左转向”；

——三闪 表示“我船正在向后推进”。

(2) 每闪历时应约一秒钟，各闪间隔应约 1 秒钟，前后信号的间隔应不少于 10 秒钟；

(3) 如设有用作本信号的号灯，则应是一盏环照白灯，其能见距离至少为 5 海里，并应符合本规则附录一所载规定。

3. 在狭水道或航道内互见时：

(1) 一艘企图追越他船的船舶，应遵照第九条 5 款 (1) 项的规定，以号笛发出下列声号表示其意图：

——。：二长声继以一短声，表示“我船企图从你船的右舷追越”；

——。。：二长声继以二短声，表示“我船企图从你船的左舷追越”；

(2) 将要被追越的船舶，当按照第九条 5 款 (1) 项行动时，应以号笛依次发出下列声号表示同意：

—。—。：一长、一短、一长、一短声。

鸣放追越声号： 只有在被追越船必须采取行动以允许安全通过时。

(不需要被追越船采取行动则不需要鸣放)

在狭水道或航道内企图追越他船的船舶，应 若对本船是否能安全追越持有怀疑时，应鸣放追越声号，直至被追越船采取相应措施之后方可追越。

追越声号 狭水道或航道 互见 企图追越 需要被追越船采取行动

操纵声号 (行动声号) 表示正在进行的行动

追越声号 表示追越的企图

4. 当互见中的船舶正在互相驶近，并且不论由于何种原因任何一船无法了解他船的意图或行动，或者怀疑他船是否正在采取足够的行动以避免碰撞时，存在怀疑的船应立即用号笛鸣放至少 5 声短而急的声号以表示这种怀疑。该声号可以用至少 5 次短而急的闪光来补充。

怀疑声号使用 互见中的任何船舶

5. 船舶在驶近可能被居间障碍物遮蔽他船的水道或航道的弯头或地段时，应鸣放一长声。该声号应由弯头另一面或居间障碍物后方可能听到它的任何来船回答 1 长声。

一长声声号适用 能见度良好的情况下（注意跟能见度不良中的一长声区分开）

6. 如船上所装几个号笛，其间距大于 100 米，则只应使用一个号笛鸣放操纵和警告声号。

第三十五条 能见度不良时使用的声号 (Rule 35: Sound signals in restricted visibility)

在能见度不良的水域中或其附近时，不论日间还是夜间，本条规定的声号应使用如下：

1. **机动船**对**水移动**时，应以每次不超过 2 分钟的间隔鸣放 1 长声。

2. **机动船**在航但已停车，并且**不对水移动**时，应以每次不超过 2 分钟的间隔连续鸣放 2 长声，2 长声间的间隔约 2 秒钟。

3. 失去控制的船舶、操纵能力受到限制的船舶、限于吃水的船舶、帆船、从事捕鱼的船舶，以及从事拖带或顶推他船的船舶，应以每次不超过 2 分钟的间隔连续鸣放 3 声，即 1 长声继以 2 短声，以取代本条 1 或 2 款规定的声号。

4. 从事捕鱼的船舶锚泊时，以及操纵能力受到限制的船舶在锚泊中执行任务时，应当鸣放本条 3 款规定的声号以取代本条 7 款规定的声号。（即 1 长声继以 2 短声）

一长两短 六种船在航 （不区分是否对水移动）

两种船锚泊 捕鱼船 操限船 （在锚泊中执行任务时）

5. 一艘**被拖船**或者多艘被拖船的最后一艘，如**配有船员**，应以每次不超过 2 分钟的间隔连续鸣放 4 声，即 1 长声继以 3 短声。当可行时，这种声号应在拖轮鸣放声号之后立即鸣放。

6. 当一项推船和一被顶推船牢固地连接成为一个组合体时，应作为一艘机动船，鸣放本条 1 或 2 款规定的声号。

7. 锚泊中的船舶，应以每次不超过 1 分钟的间隔急敲号钟约 5 秒钟，长度为 100 米或 100 米以上的船舶，应在船的前部敲打号钟，并应在紧接钟声之后，在船的后部急敲号锣约 5 秒钟。此外，锚泊中的船舶，还可以连续鸣放 3 声，即一短、一长和一短声，以警告驶近的船舶注意本船位置和碰撞的可能性。

雾中发放声号的时间间隔： 号笛为两分钟； 号钟、号锣为一分钟。

8. 搁浅的船舶应鸣放本条 7 款规定的钟号，如有要求，应加发锣号。此外，还应在紧接急敲号钟之前和之后，各分隔而清楚地敲打号钟 3 下，搁浅的船舶还可以鸣放合适的笛号。

搁浅船 声号 两短一长

9 长度为 12 米或 12 米以上但小于 20 米的船舶，不要求鸣放本条第(7)款和第(8)款规定的声号。

但如不鸣放上述声号，则应鸣放他种有效的声号，每次间隔不超过两分钟。

10. 长度小于 12 米的船舶，不要求鸣放上述声号，但如不鸣放上述声号，则应以每次不超过 2 分钟的间隔鸣放他种有效的声号。

11. 引航船当执行引航任务时，除本条 1、2 或 7 款规定的声号外，还可以鸣放由 4 短声组成的识别声号。

引航船应按要求鸣放在航或锚泊的相关声号，还可鸣放四短声的识别声号。

能见度不良的水域中，我国的在航非机动船应 每隔约一分钟连续发放响声约 5 秒钟

第三十六条 招引注意的信号 (Rule 36: Signals to attract attention)

如有必要招引他船注意，任何船舶**可以**发出灯光或声响信号，但这种信号**应不致被误认为**本规则其他各条所准许的任何信号，或者可用**不致妨碍任何船舶的方式**把探照灯的光束朝着危险的方向。任何招引他船注意的灯光，**应不致被误认为是**任何助航标志的灯光。为此目的，应**避免使用**诸如频闪灯这样高亮度的间歇灯或旋转灯。（三种灯不能用）

任何情况下（全选），都可使用，也可以不用，（不是应使用）。

第三十七条 遇险信号 (Rule 37: Distress signals)

船舶遇险并需要救助时，应使用或显示本规则附录四所述的信号。

注意：演习时不能使用遇险信号。

第五章 豁免 (PART E- EXEMPTIONS)

第三十八条 豁免 (Exemption)

在本规则生效之前安放龙骨或处于相应建造阶段的任何船舶（或任何一类船舶）只要符合 1960 年国际海上避碰规则的要求，则可：

1. 在本规则生效之日后 4 年内，免除安装达到第二十二条规定能见距离的号灯。

2. 在本规则生效之日后 4 年内，免除安装符合本规则附录一第 7 节规定的颜色规格的号灯。

3. 永远免除由于从英制单位变换为米制单位以及丈量数字凑整而产生的号灯位置的调整

4. （1）永远免除长度小于 150 米的船舶由于本规则附录一第 3 节（1）规定而产生的桅灯位置的调整。

（2）在本规则生效之日后 9 年内，免除长度为 150 米或 150 米以上的船舶由于本规则附录一第 3 节（一）规定而产生的桅灯位置的调整。

5. 在本规则生效之日后 9 年内，免除由于本规则附录一第 2 节（2）规定而产生的桅灯位置的调整。

6. 在本规则生效之日后 9 年内，免除由于本规则附录一第 2 节（7）和第 3 节（2）规定而产生的舷灯位置的调整。

7. 在本规则生效之日后 9 年内，免除本规则附录三对声号器具所规定的要求。

8. 永远免除由于本规则附录一第 9 节（8）规定而产生的环照灯位置的调整。

在航船，航行灯，机动船，有桅灯。

红绿舷灯和尾灯，船长超过五十米。

加上一盏后尾灯，拖轮前桅两桅灯，

船尾另加一黄灯，拖带超过二百米。

前桅三盏白桅灯，被拖船舶或物体，

显示舷灯和尾灯，以上灯光有弧度。

以下都是环照灯。

失控船，两盏红，搁浅锚灯加双红，

船舶操纵受限制，垂直显示红白红，

双红那边有碍物，双绿这舷可通航，

看见垂直三盏红，这是限于吃水船。

上白下红引水船，上红下绿是帆船。

扫雷船，三个绿。桅顶两端各一绿。

渔船拖网挂绿白，其他作业挂红白。

渔具外超百五米，这个方向加白灯。

气垫船体离水面，加示黄色闪光灯。

锚泊船，白锚灯，小船船头挂一盏，

大船两盏分首尾，船长超过一百米，

还加甲板灯照明。