

中华人民共和国内河避碰规则

(1991年4月28日交通部令第30号公布 根据2003年9月2日交海发〔2003〕357号文修正)

第一章 总 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。

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。

第三条 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。

不论由于何种原因，在长江干线航行的客渡船都必须避让顺航道行驶的船舶

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。

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、囤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）“叉河口”是指与本河同出一源的叉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，其它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。

第二章 航行和避让

第一节 行动通则

第六条 了望

船舶应当随时用视觉、听觉以及一切有效手段保持正规的了望，随时注意周围环境和来船动态，以便对局面和碰撞危险作出

充分的估计。

第七条 安全航速

船舶在任何时候均应当以安全航速行驶，以便能够采取有效的避让行动，防止碰撞。

船舶决定安全航速时，应当考虑能见度、通航密度、船舶操纵性能、风、浪、流及航道情况和周围环境等主要因素；使用雷达的船舶，还应当考虑雷达设备的特性、效率和局限性。

机动船经过要求减速的船舶、排筏、地段和船舶装卸区、停泊区、鱼苗养殖区、渡口、施工水域等易引起浪损的水域，应当及早控制航速，并尽可能保持较大距离驶过，以避免浪损。

由于本身防浪能力或者防浪措施存在缺陷的，不能因本条第三款规定而免除责任。

第八条 航行原则

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。但在潮流河段、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。

设有分道通航、船舶定线制的水域，必须按照有关规定航行和避让。两船对遇或者接近对遇应当互以左舷会船。

第九条 避让原则

船舶在航行中要保持高度警惕，当对来船动态不明产生怀疑，或者声号不统一时，应当立即减速、停车，必要时倒车，防止碰撞。

采取任何防止碰撞的行动，应当明确、有效、及早进行，并运用良好驾驶技术，直至驶过让清为止。

在任何情况下，在长江干线航行的客渡船都必须避让顺航道或河道行驶的船舶。

船舶在避让过程中，让路船应当主动避让被让路船；被让路船也应当注意让路船的行动，并按当时情况采取行动协助避让。

两机动船相遇，双方避让意图经声号统一后，避让行动不得改变。

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

两机动船对驶相遇时，除本节另有规定外：

（一）上行船应当避让下行船，但在潮流河段，逆流船应当避让顺流船；在湖泊、水库、平流区域，两船中一船为单船，而另一船为船队时，则单船应当避让船队。



（二）在潮流河段、湖泊、水库、平流区域，两船对遇或者接近对遇，除特殊情况外，应当互以左舷会船。

（三）机动船驶近弯曲航段、不能会船的狭窄航段，应当按规定鸣放声号，夜间也可以用探照灯向上空照射以引起他船注意。遇到来船时，按本条（一）、（二）项规定避让，必要时上行船（潮流河段的逆流船）还应当在弯曲航段或者不能会船的狭窄航段下方等候下行船（潮流河段的顺流船）驶过。

第十一条 机动船追越

一机动船正从另一机动船正横后大于 22.5 度的某一方向赶上、超过该船，可能构成碰撞危险时，应当认定为追越，并应当遵守下列规定：

（一）在狭窄、弯曲、滩险航段、桥梁水域和船闸引航道禁止追越或者并列行驶。

（二）在可以追越的航道中，追越船必须按规定鸣放声号，并取得前船同意后，方可以追越。

（三）在追越过程中，追越船应当避让被追越船，不得和被追越船过于逼近，禁止拦阻被追越船的船头。

（四）被追越船听到追越船要求追越的声号后，应当按规定回答声号，表示是否同意追越。在航道情况和周围环境允许时，



被追越船应当同意追越船追越，并应当尽可能采取让出一部分航道和减速等协助避让的行动。

第十二条 机动船横越和交叉相遇

机动船在横越前应当注意航道情况和周围环境，在确认无碍他船行驶时，按照规定鸣放声号后，方可以横越。除本节另有规定外，机动船横越和交叉相遇时，应当按下列规定避让：

（一）横越船都必须避让顺航道或河道行驶的船，并不得在顺航道行驶的船前方突然和强行横越。

（二）同流向的两横越船交叉相遇，有他船在本船右舷者，应当给他船让路。

（三）不同流向的两横越船相遇，上行船应当避让下行船，但在潮流河段逆流船应当避让顺流船。

（四）在平流区域两横越船相遇，上行船应当避让下行船；同为上行或者下行横越船时，有他船在本船右舷者，应当给他船让路。

（五）在湖泊、水库两船交叉相遇，有他船在本船右舷者，应当给他船让路。

第十三条 机动船尾随行驶

机动船尾随行驶时，后船应当与前船保持适当距离，以便前

船突然发生意外时，能有充分的余地采取避免碰撞的措施。

第十四条 在长江干线航行的客渡船与其他顺航道或河道行驶的机动船相遇，客渡船都必须避让顺航道或河道行驶的船舶，并不得与顺航道或河道行驶的船舶抢航、强行追越或者强行横越或掉头。两渡船相遇时，应当按本节各条规定避让

第十五条 机动船在干、支流交汇水域相遇

机动船驶经支流河口，在不违背第八条规定的情况下，应当尽可能地绕开行驶。除在平流区域外，两机动船在干、支流交汇水域相遇时，应当按下列规定避让：

（一）从干流驶进支流的船，应当避让从支流驶出的船。

（二）干流船同从支流驶出的船同一流向行驶，干流船应当避让从支流驶出的船。

（三）干流船同从支流驶出的船不同流向行驶，上行船应当避让下行船，但在潮流河段逆流船应当避让顺流船。

两机动船在平流区域进出干、支流交汇水域相遇时，有他船在本船右舷者，应当给他船让路。

第十六条 机动船在叉河口相遇

两机动船在叉河口相遇，同一流向行驶时，有他船在本船右舷者，应当给他船让船；不同流向行驶时，上行船应当避让下行

船，但在潮流河段逆流船应当避让顺流船。

第十七条 机动船与在航施工的工程船相遇

不论本节有何规定，机动船与在航施工的工程船相遇，机动船应当避让在航施工的工程船。

第十八条 限于吃水的海船相遇

在长江干线航行的客渡船都必须避让限于吃水的船舶

限于吃水的船舶遇有来船时，应当及早发出会船声号。除第十六条外，不论本节有何规定，来船都必须避让限于吃水的船舶并为其让出深水航道。两艘限于吃水的船舶相遇时，应当按本节各条规定避让。

第十九条 快速船相遇

快速船在航时，应当宽裕地让清所有船舶。两快速船相遇时，应当按本节各条规定避让。

第二十条 机动船掉头

机动船或者船队在掉头前，应当注意航道情况和周围环境，在无碍他船行驶时，按规定鸣放声号后，方可以掉头。

过往船舶应当减速等候或者绕开正在掉头的船舶行驶。

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

除快速船外，机动船与人力船、帆船、排筏相遇时，船舶、排筏均应当遵守下列规定：

（一）机动船发现人力船、帆船有碍本船航行时，应当鸣放引起注意和表示本船动向的声号。人力船、帆船听到声号或者见到机动船驶来时，应当迅速离开机动船航路或者尽量靠边行驶。机动船发现与人力船、帆船距离逼近，情况紧急时，也应当采取避让行动。

（二）人力船、帆船除按当地主管部门规定的航线航行外，不得占用机动船航道或航路。

（三）人力船、帆船不得抢越机动船船头或者在航道上停桨流放，不得驶进机动船刚刚驶过的余浪中去，不得在狭窄、弯曲、滩险航段、桥梁水域和船闸引航道妨碍机动船安全行驶。

（四）人工流放的排筏见到机动船驶来，应当及早调顺排身，以便于机动船避让。

第二十二条 帆船、人力船、排筏相遇帆船、人力船、排筏相遇，按下列规定避让：



（一）两帆船相遇，顺风船应当避让抢风船；两船都是顺风船或者抢风船，左舷受风船应当避让右舷受风船；两船同舷受风，上风船应当避让下风船。

（二）帆船应当避让人力船。

（三）帆船、人力船都应当避让人工流放的排筏。

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

船舶在能见度不良的情况下航行，应当以适合当时环境和情况的安全航速行驶，加强了望，并按规定发出声响信号。

装有雷达设备的船舶测到他船时，应当判定是否存在着碰撞危险。若是如此，应当及早地与对方联系并采取协调一致的避让行动。

除已判定不存在碰撞危险外，每一船舶当听到他船雾号不能避免紧迫局面时，应当将航速减到能维持其航向操纵的最低速度。

无论如何，每一船舶都应当极其谨慎地驾驶，直到碰撞危险过去为止，必要时应当及早选择安全地点锚泊。

第二十四条 靠泊、离泊

机动船靠、离泊位前，应当注意航道情况和周围环境，在无碍他船行驶时，按规定鸣放声号后，方可以行动。正在上述水域附近行驶的船舶，听到声号后，应当绕开行驶或者减速等候，不得抢档。

第二十五条 停泊

船舶、排筏在锚地锚泊不得超出锚地范围。系靠不得超出规定的尺度。停泊不得遮蔽助航标志、信号。

船舶、排筏禁止在狭窄、弯曲航道或者其他有碍他船航行的水域锚泊、系靠。

除因工作需要外，过往船舶不得在锚地穿行。

第二十六条 渔船捕鱼

渔船捕鱼时，不得阻碍其他船舶航行，在航道上不得设置固定渔具。

第二十七条 失去控制的船舶

失去控制的机动船、非自航船应当及早选择安全地点锚泊，严禁非自航船舶自行流放。

第三章 号灯和号型



第二十八条 一般规定

有关号灯的各条规定从日落到日出期间应当遵守。在白天能见度不良的情况下也可以显示有关号灯。在显示号灯的时间内，凡是可能与规定号灯相混淆或者减弱其显示性能的灯光，均不得显示。

有关号型的各条规定，在白天都应当遵守。

号灯、号型均应当显示在最易见处，并符合本规则附录一的技术要求。除本规则另有规定外，几个号灯、号型组成一组时，均应当垂直显示。

第二十九条 在航的机动船

除本章另有规定外，机动船单船在航时，应当显示白光桅灯一盏、红、绿光舷灯各一盏，白光尾灯一盏。船舶长度为 50 米以上的机动船，还应当在后桅显示另一盏白光灯；除快速船外，船舶长度小于 12 米的机动船，条件不具备时，可以显示白光环照灯一盏和红、绿光并合灯一盏，也可以显示红、白、绿光三色灯一盏，以代替上述规定的号灯。

下列船舶在航时，除显示前款规定的号灯外，还应当：

- （一）快速船白天和夜间均显示黄闪光灯一盏。
- （二）限于吃水的海船夜间显示红光环照灯三盏，白天悬挂



圆柱形号型一个。

(三)横江渡船夜间在桅杆的横桁两端显示绿光环照灯各一盏，白天在桅杆横桁的一侧悬挂双箭头号型一个。

第三十条 在航的船队

在航的船队分别按下列规定显示号灯：

(一)拖船除显示舷灯、尾灯外，还应当按拖带形式显示：

1. 吊拖或者吊拖又顶推船舶时，显示白光桅灯两盏。
2. 顶推船舶、排筏时，显示白光桅灯三盏。拖船显示上述号灯有困难时，可以改在船队中最适宜的船舶上显示。
3. 吊拖排筏时，显示白、绿、白光桅灯各一盏。
4. 吊拖船舶、排筏的拖船，为便于被吊拖船舶或者排筏操纵，也可以在烟囱或者桅的后面，高于尾灯的位置显示另一盏白光灯，但灯光不得在正横以前显露。

(二)两艘以上拖船其同拖顶组成一个船队时，应当按拖带形式显示：

1. 共同顶推船舶、排筏时，应当在一艘拖船上显示顶推船队的号灯，其余拖船只显示被顶推船号灯。
2. 前后吊拖船舶、排筏或者采用又吊拖又顶推的混合队形时，最前面一艘拖船显示吊拖号灯，后面的拖船只显示被拖船的

号灯。

(三) 被吊拖、顶推的船舶或者排筏在航时，应当显示下列号灯：

1. 被吊拖、顶推的船舶应当显示红、绿光舷灯。被编组为多排数列式队形时，应当在最左边的一列船舶只显示红光舷灯，在最右边的一列船舶只显示绿光舷灯。顶推船队中最前一艘船的船首，应当显示白光船首灯一盏，其灯光不得在正横后显露。被顶推船的船尾超过拖船船尾时，还应当显示白光尾灯。吊拖船队中最后一排船应当显示白光尾灯。

2. 船舶长度未满 30 米的船舶被吊拖为单排一列式时，每艘船可以显示白光环照灯一盏以代替红、绿光舷灯。

3. 人力船、帆船、物体在被吊拖、顶推时，应当显示白光环照灯一盏，被顶推时灯光不得在正横后显露。当编组为多排数列式时，则在左、右最外一列显示。

4. 排筏被吊拖时，应当在排筏四角高出排面至少 1 米处显示白光环照灯各一盏；被顶推时，在排首两角高出排面至少 1 米处显示白光环照灯各一盏，其灯光不得在正横后显露。

第三十一条 在航的人力船、帆船、排筏

人力船、帆船在航时，应当在船尾最易见处显示白光环照灯



一盏。帆船遇见机动船驶来时，应当及早在船头显示另一盏白光环照灯或者白光手电筒，直到机动船驶过为止。

人力船、帆船由于操作上的困难，确实不能按照机动船要求方向避让时，夜间应当用白光灯或者白光手电筒，白天用白色信号旗左右横摇。

排筏流放时，应当在前后高出排面至少 1 米处显示白光环照灯各一盏。

第三十二条 工程船

工程船未进入工地或者已撤出工地时，应当显示一般船舶规定的信号，进入工地时，应当显示下列号灯、号型：

（一）工程船在工地其位置固定时，夜间显示环照灯三盏，其连线构成尖端向上的等边三角形，三角形顶端为红光环照灯，底边两端，通航的一侧为白光环照灯，不通航的一侧为红光环照灯。白天在桅杆横桁两端各悬挂号型一个，通航的一侧为圆球，不通航的一侧为十字号型。

（二）自航工程船在航施工时，除显示机动船在航号灯外，夜间显示红、白、红光环照灯各一盏，白天悬挂圆球、菱形、圆球号型各一个。被拖船拖带的工程船在航施工时，除按第二十九条规定显示号灯外，还应当显示与自航工程船在航施工时相同的



号灯、号型。

(三)工程船所伸出的排泥管,应当在管头和管尾并每隔 50 米距离,显示白光环照灯一盏。

船舶有潜水员在水下作业时,夜间应当显示红光环照灯一盏,白天悬挂“A”字信号旗一面。

第三十三条 掉头

长度为 30 米以上的机动船或者船队,在掉头前五分钟,夜间应当显示红、白光环照灯各一盏,白天悬挂上为圆球一个,下为回答旗一面的信号,掉头完毕后熄灭或者落下。

第三十四条 停泊

船舶、排筏停泊时,分别按下列规定显示信号:

(一)机动船、非自航船停泊时,夜间显示白光环照灯一盏;船舶长度为 50 米以上的,应当在前部和尾部各显示白光环照灯一盏,前灯高于后灯。白天锚泊时均悬挂圆球一个。

(二)人力船、帆船停泊时,夜间显示白光环照灯一盏。排筏停泊时,夜间靠航道一侧,前部和后部各显示白光环照灯一盏。

(三)停泊的船舶、排筏向外伸出有碍其他船舶行驶的缆索、锚、锚链或者其他类似的物体时,应当在伸出的方向,夜间显示红光环照灯一盏,白天悬挂红色号旗一面。



第三十五条 搁 浅

搁浅的机动船、非自航船夜间除显示停泊号灯外，还应当显示红光环照灯两盏，白天悬挂圆球三个。

第三十六条 装运危险货物

装运易爆、易燃、剧毒、放射性危险货物的船舶在停泊、装卸及航行中，除显示为一般船舶规定的信号外，夜间还应当在桅杆的横桁上显示红光环照灯一盏，白天悬挂“B”字信号旗一面。

第三十七条 要求减速

要求减速的船舶、排筏或者地段，应当在桅杆横桁处或者地段上、下两端，夜间显示绿、红光环照灯各一盏，白天悬挂“RY”信号旗一组。

重载人力船、帆船要求机动船减速，夜间用白光灯或者白光手电筒，白天用白色号旗，在空中上下挥动。

第三十八条 渔 船

渔船不捕鱼时，显示为一般船舶规定的信号。捕鱼时应当显示下列号灯、号型：

（一）机动船在捕鱼时，夜间除显示机动船在航或者锚泊的号灯外，还应当显示绿、白光环照灯各一盏。白天悬挂尖端相对的两个圆锥体所组成的号型。



（二）人力船、帆船捕鱼时，不论在航或者停泊，夜间均应当显示白光环照灯一盏，白天悬挂篮子一个。

（三）渔船有外伸渔具时，应当在渔具伸出方向，夜间显示白光环照灯一盏，白天悬挂三角红旗一面。

第三十九条 失去控制的船舶

失去控制的机动船、非自航船锚泊前，夜间除显示舷灯和尾灯外，还应当显示红光环照灯两盏，白天悬挂圆球两个。

第四十条 船舶眠桅

船舶通过桥梁、架空设施需要眠桅不能按规定显示桅灯时，应当在两舷灯光源连线中点上方不受遮挡处显示白光环照灯一盏，代替桅灯。通过后立即恢复原状。

第四十一条 监督艇和航标艇

监督艇执行公务时，夜间应当显示舷灯、尾灯和红闪光旋转灯一盏。

航标艇在航时，夜间应当显示舷灯、尾灯和绿光环照灯两盏；停泊时显示绿光环照灯两盏。

第四章 声响信号



第四十二条 声响信号设备

机动船应当配备号笛一个、号钟一只。非自航船、人力船、帆船和排筏应当配备号钟或者其他有效响器一只。

号笛、号钟应当符合本规则附录二的技术要求。

第四十三条 声号的含义

机动船为表示本船的意图、行动或者需要其他船舶、排筏注意时，应当根据本规则各条规定使用号笛发出下列声号：

（一）一短声——我正在向右转向；当和其他船舶对驶相遇时，表示“要求从我左舷会船”。

（二）两短声——我正在向左转向；当和其他船舶对驶相遇时，表示“要求从我右舷会船”。

（三）三短声——我正在倒车或者有后退倾向。

（四）四短声——不同意你的要求。

（五）五短声——怀疑对方是否已经采取充分避让行动，并警告对方注意。

（六）一长声——表示“我将要离泊”、“我将要横越”，以及要求来船或者附近船舶注意。

（七）两长声——我要靠泊或者我要求通过船闸。

（八）三长声——有人落水。



(九)一长一短声——掉头时,“表示我向右掉头”;进出干、支流或者叉河口时,表示“我将要或者正在向右转弯”。

(十)一长两短声——掉头时,表示“我向左掉头”;进出干、支流或者叉河口时,表示“我将要或者正在向左转弯”。

(十一)一长三短声——拖船通知被拖船舶、排筏注意。

(十二)两长一短声——追越船要求从前船右舷通过。

(十三)两长两短声——追越船要求从前船左舷通过。

(十四)一长一短一长声——我希望和你联系。

(十五)一长一短一长一短声——同意你的要求。

(十六)一长两短一长声——要求来船同意我通过。

(十七)一短一长一短声——要求他船减速或者停车。

(十八)一短一长声——我已减速或者停车。

(十九)两短一长声——能见度不良时,表示“我是客渡船”。

前款中“短声”是指历时约 1 秒钟的笛声,“长声”是指历时 4 到 6 秒钟的笛声。一组声号内各笛声的间隔时间约为 1 秒钟,组与组声号的间隔时间约为 6 秒钟。

第四十四条 船舶相遇时声号的应用

船舶相遇时,应当按下列规定使用声号:

(一)两机动船对驶相通,下行船(潮流河段的顺流船)应



当在相距 1 千米以上处谨慎考虑航道情况和周围环境，及早鸣放会船声号；上行船（潮流河段的逆流船）听到声号后，如无特殊情况，应当立即回答相应的会船声号。在鸣放会船声号的同时，夜间还应当配合使用红、绿闪光灯，白天也可以配合使用白色号旗。鸣放声号一短声时，夜间连续显示红闪光灯，白天在左舷挥动白色号旗，表示要求来船从我左舷会过；鸣放声号两短声时，夜间连续显示绿闪光灯，白天在右舷挥动白色号旗，表示要求来船从我右舷会过。

（二）机动船发现人力船、帆船有碍本船航行，要求其让路时，应当鸣放声号一长声以引起注意，并鸣放一短声或者两短声表示本船动向。

（三）机动船驶经支流河口或者叉河口前，应当鸣放声号一长声以引起注意；进出干、支流或者叉河口前，向右转弯应当鸣放声号一长一短声，向左转弯应当鸣放声号一长两短声。

（四）机动船与在航施工的工程船对驶相遇，机动船应当在相距 1 千米以上处鸣放声号一长声，待工程船发出会船声号后，机动船方可以回答相应的会船声号，并谨慎通过。

第四十五条 能见度不良时的声响信号

船舶、排筏在能见度不良的情况下航行、停泊，应当按下列

规定发出声响信号：

（一）在航的机动船应当每隔约 1 分钟鸣放声号一长声。在航的人力船、帆船、排筏应当每隔约 1 分钟急敲号钟或者其他有效响器约 5 秒钟。

（二）锚泊的机动船，非自航船、排筏应当每隔约 1 分钟急敲号钟或者其他有效响器约 5 秒钟。锚泊的人力船、帆船在听到来船声号后，应当不间断地急敲号钟或者其他有效响器，直到判定来船已对本船无碍时为止。

第四十六条 甚高频无线电话

配有甚高频无线电话的船舶在航时，应当在规定的频道上正常守听，并按下列规定进行通话：

（一）一般先由被让路船呼叫，通话时用语应当简短、明确。

（二）一般发出呼叫后，未闻回答，应当认为另一船未设有无线电话设备。

（三）两船的避让意图经通话商定一致后，仍应当按本规则规定鸣放声号。

（四）船舶驶近弯曲、狭窄航段以及在能见度不良的情况下航行，应当用无线电话周期性地通报本船船位和动态。



第五章 附 则

第四十七条 附 录

本规则的三个附录是本规则的组成部分，与本规则条文具有同等效力。

本规则中所称的“以上”、“大于”，包括本数；所称的“未满”、“小于”，不包括本数。

第四十八条 解释机关

本规则的解释权属于中华人民共和国交通部。

第四十九条 生 效

本规则自一九九二年一月一日零时起生效，交通部一九七九年颁布的《内河避碰规则》同时废止。

附录一：

号灯和号型的技术要求

（一）号灯：

1、“桅灯”是指安置在船舶的桅杆上方或者首尾中心线上方的号灯，在 225 度的水平弧内显示不间断的灯光，其装置要使灯光从船舶的正前方到第一舷正横后 22.5 度内显示。

在后桅装设另一盏桅灯时，后灯高于前灯的垂向距离至少为



3 米，水平距离不小于船舶长度的一半。

2、“舷灯”是指安置在船舶最高甲板左右两侧的左舷的红光灯和右舷的绿光灯，各自在 112.5 度的水平弧内显示不间断的灯光，其装置要使灯光从船舶的正前方到各自一舷的正横后 22.5 度内分别显示。

舷灯遮板向灯面，应当涂以无光黑漆。遮板的高度至少等于灯高。

船舶长度为 80 米以上的驳船，应当在船首、尾部分别设置红、绿光舷灯。

3、“尾灯”是指安置在船尾正中的白光灯，在 135 度的水平弧内显示不间断的灯光，其装置要使灯光从船舶的正后方到第一舷 67.5 度内显示。尾灯的高度应当尽可能与舷灯保持水平，但不得高出舷灯。

4、“船首灯”是指安置在被顶推驳船首的一盏白光灯，在 180 度的水平弧内显示不间断的灯光，其装置要使灯光从船舶的正前方到每一舷 90 度内显示，但不得高于舷灯。

5、“环照灯”是指在 360 度的水平弧内显示不间断灯光的号灯。

6、“红闪光灯”、“绿闪光灯”是指安置在舷灯上方左红、右



绿的闪光环照灯，其频率为每分钟 50 至 70 闪次。

船舶长度小于 12 米的机动船也可以用红、绿光手电筒代替红、绿闪光灯，但应当保持灯光明亮，颜色清晰分明。

7、“黄闪光灯”是指安置在快速船桅杆上的黄闪光环照灯，其频率为每分钟 50 至 70 闪次。

8、“红、绿光并合灯”是指安装在桅灯的位置，分别从船舶的正前方到左舷正横后 22.5 度内显示红光，到右舷正横后 22.5 度内显示绿光的一盏并合灯。

9、“红、白、绿光三色灯”是指安装在桅灯的位置，从船舶的正前方到左舷正横后 22.5 度内显示红光，到右舷正横后 22.5 度内显示绿光，从船舶的正后方到每舷 67.5 度内显示白光的并合灯。

10、“能见距离”是指在大气透射率为 0.8 的黑夜，用正常目力能见到的规定的号灯距离。

11、号灯的能见距离、桅灯垂直间距和舷灯遮板长度的技术要求见表一。

（二）操纵号灯：

1、有条件的船舶可以装置操纵号灯，以补充本规则第四十三条（一）项所规定的声号，操纵号灯的每闪历时应当尽可能与

声号鸣放的历时时间同步，其表示的意义与相应的声号意义相同。

2、操纵号灯应当安置在一盏或者多盏桅灯的首尾垂直面上，并不低于前桅灯的位置。

3、操纵号灯是一盏白光环照灯，其能见距离至少为 4 千米。

（三）船舶长度小于 12 米的机动船夜间航行必须备有能够使用的发电设备和蓄电池，以保证号灯的能见距离。

（四）号型、号旗：

1、除另有规定外，号型均为黑色。

2、号型间的垂直距离不得小于 1.5 米，但船舶长度未满 30 米的船舶，其号型间距可相应减小。

3、横江渡船号型的箭头为等边三角形。

4、红色、白色旗的规格是宽 0.6 米，高 0.4 米。

5、本规则所用信号旗和回答旗，均应当符合《1969 年国际信号规则》的规定。

6、号型的技术要求见表二。

附录二：

声响信号设备的技术要求

（一）号笛应当能够发出符合本规则要求的声号。船舶长度为 30 米以上的船舶，可听距离不小于 2 千米，船舶长度未满 30



米的船舶，可听距离不小于 1 千米。

（二）号笛应当安置在船上尽可能高的地方，使声音尽可能少受障碍物阻挡，特别在前方方向上或者特定方向上。

（三）号钟或者其他具有类似音响特性的器具所发出的声压级，在距它 1 千米处，应当不小于 110 分贝。

（四）号钟应当用抗蚀材料制成，并能发出清晰的音响。船舶长度为 30 米以上的船舶，号钟口的直径应当不小于 300 毫米，船舶长度未满 30 米的船舶，应当不小于 200 毫米。钟锤的重量应当不小于号钟重量的 3%。

附录三：

遇险信号

（一）船舶遇险需要其他船舶救助时，应当同时或者分别使用下列信号：

1、用号笛、号钟或者其他任何有效响器连续发出急促短声；

2、用无线电报或者其他通信方法发出莫尔斯码组 ... --- ...

（SOS）的信号；

3、用无线电话发出“求救”或者“梅代”（MAYDAY）语音的信号；

4、在船上燃放火焰；

5、人力船、帆船遇险时白天摇红色号旗，夜间摇红光灯或者红光手电筒。

（二）任何船舶如见他船遇险，也可以代发上述求救信号，但应当说明遇险船舶的船名、位置。

（三）除船舶遇险需要救助外，可能与上述信号有混淆的其他信号，都禁止使用。