

国家标准
《内河交通安全标志》
(征求意见稿)
编制说明

标准修订工作组
2017年7月25日

目 录

一、工作简况.....	1
1.1 任务来源.....	1
1.2 协作单位.....	1
1.3 主要工作过程.....	1
1.4 主要起草人及其所做的工作.....	2
二、标准编制原则和确定标准主要内容的依据.....	3
2.1 修订原则.....	3
2.2 修订主要内容和依据.....	3
三、国外相关法律、法规和标准情况的说明.....	5
四、与我国有关现行法律、法规和其他强制性标准的关系.....	5
五、重大意见分歧的处理结果和依据.....	6
六、强制的理由，预期的社会经济效果.....	6
七、贯彻强制性标准的要求、措施建议.....	6
八、废止现行有关标准的建议.....	6
九、其他应予说明的事项。.....	6

一、工作简况

1.1 任务来源

国家标准 GB 13851《内河交通安全标志》自 1992 年颁布实施以来，在规范内河交通行为、减少内河交通事故、保障船舶航行安全以及促进全国内河水运交通设施发展、推进内河交通安全管理现代化等方面发挥了重要作用，并已成为内河交通安全管理的重要依据和手段。

随着我国内河水运交通的发展和标志技术的进步，GB 13851-2008《内河交通安全标志》已经不能适应新形势的要求，标准实施过程中已发现部分内河交通安全标志急需修改和补充。为此，《国家标准委关于下达 2015 年第一批国家标准制修订计划的通知》（国标委综合[2015]30 号，2015 年 4 月 30 日）将本标准列为国家标准修订计划项目（计划编号：20150433-Q-348）。本标准由交通运输部航测标准化技术委员会归口，修订工作由上海河口海岸科学研究中心、上海市地方海事局共同承担。

1.2 协作单位

在本标准修订过程中，项目承担单位多次组织行业专家进行研讨并开展了广泛的调研，得到了相关单位的支持与协助，取得了具有建设性的意见、建议，保证了标准修订的质量。协作单位有：上海中交水运设计研究有限公司、浙江省地方海事局、江苏省地方海事局以及江苏省航道管理局。

1.3 主要工作过程

2015 年 5 月，上海河口海岸科学研究中心牵头成立了标准修订工作组，制定了工作计划，明确了各成员的工作职能和任务。

2015 年 6~7 月，标准修订工作组广泛收集了与内河交通安全标志相关的政策法规、标准及有关技术资料。对国内外内河交通安全标志设置及应用情况进行了分析，提出了标准修订的原则、主要依据及标准修订的方法。

2015 年 8~9 月，标准修订工作组采用发函方式，向全国各地内河通航管理单位及专家征求对原标准(GB 13851-2008)的修订意见和建议。共计发函 40 份，收到 32 家单位回复，其中 5 家单位提出意见、建议共 10 条。

2015年10~12月，标准修订工作组根据回函意见，经会议讨论，对原标准的结构、内容进行了调整，起草形成标准草稿。

2016年1~12月，先后组织标准修订工作组成员赴上海各区、江苏及浙江等地考察、调研，并收集相关信息；标准修订工作组召开多次内部会议，根据调研成果研讨标准修订内容。

2017年1~7月，标准修订工作组进一步讨论、修改、完善标准内容，形成标准征求意见稿。

1.4 主要起草人及其所做的工作

本标准主要起草人有：上海河口海岸科学研究中心的程海峰、袁顺才、刘杰、吴华林；上海市地方海事局的陆东飞、袁志杰，上海中交水运设计研究有限公司的周树高等。各主要起草人所做工作详见表1。

表1 主要起草人工作情况

单位	主要起草人	主要工作
上海河口海岸科学研究中心	程海峰	工作组组长。 全面负责标准修订工作，承担考察调研、标准发函征求意见、标准起草和编制说明编写工作。
	袁顺才	负责国内外相关标准和技术资料的收集，参与修订方案确定、标准起草和编制说明编写工作。
	刘杰	参与考察调研、修订方案确定和标准起草编写工作。
	吴华林	参与标准征求意见、标准起草编写工作。
上海市地方海事局	陆东飞	组织和协调，参与考察调研、修订方案确定、标准征求意见和标准起草工作。
	袁志杰	参与修订方案确定、标准起草编写工作。
上海中交水运设计研究有限公司	周树高	参与标准征求意见、标准起草编写工作。

二、标准编制原则和确定标准主要内容的依据

2.1 修订原则

(1) 标准应能适应现阶段我国内河航道通航的实际情况，满足内河交通安全管理的要求，为保障内河船舶安全通航提供更加科学、合理的依据。

(2) 标准应充分考虑标志制作技术和方法的实际情况和发展水平，进而促进内河交通安全管理现代化。

(3) 标准应更具有科学性、先进性和可操作性，在规范内河交通行为、减少内河交通事故等方面产生积极作用。

2.2 修订主要内容和依据

(1) 在范围中，增加了夜间亮化原则、国际通航河流的表述（第 1 节）。根据内河航道夜间通航的要求，补充了内河交通安全标志和岸线的亮化（第 16 节）相关内容，因此在标准规定的内容中增加了“夜间亮化原则”；根据标准适用的河流种类，在标准适用范围中增加了“国际通航河流”。

(2) 修改了主标志的形状和尺寸中的航道等级分类（表 1）。根据调研及回函意见反映的内河交通安全标志尺寸应适当扩大的实际需求提出，将 A 型主标志对应航道等级由“Ⅲ级”改为“Ⅳ级”，B 型主标志对应航道等级由“Ⅳ、Ⅴ级”改为“Ⅴ、Ⅵ级”，C 型主标志对应航道等级由“Ⅵ级及以下”改为“Ⅶ级及以下”。

(3) 修改了注意危险标志的表述内容（第 7.2.12 节）。因增加了航道施工标志（见下条），删除了注意危险标志中的“施工区域”。

(4) 增加了航道施工标志和作业限高标志（第 7.2.13 和 7.2.14 节）。根据内河通航水域的水上水下施工作业以及作业限高区较多的实际情况提出。

(5) 修改了禁止会船标志、禁止停泊标志、禁止明火标志的表述内容（第 8.2.6、8.2.11 和 8.2.16 节）。

根据最新的内河通航规则，禁止会船并不是指实行单行交通，严格意义上来说应是指实行交替通行，因此删除了禁止会船标志中的“实行单行交通”，并增加了“航行船舶根据通信信号或现场管理等实行交替通行”的表述。

考虑到通航船舶的实际使用需求，禁止停泊标志应标明所禁止的岸线区域为宜，因此增加了“一般应加设附加标志，标示禁止区域的范围（长度）或方向”的表述。

禁止明火标志是指以标志为中心，50m 为半径范围内，禁止使用明火。但考虑到危险品码头、油库码头或燃气管道等需禁止明火区域可能超过 50m 为半径范围的实际情况，增加了“也可加设附加标志，说明禁止明火的距离、方向。”的表述。

（6） 修改了限制宽度标志的名称和内容（第 8.2.24 节）。

由于实际应用时限制宽度标志存在指代不清、不易理解的问题，将“限制宽度标志”改为“限制船舶通航宽度标志”，明确标志规定的是船舶宽度要求。

（7） 增加了警示标（第 9.2.3）。

根据内河通航水域航行船舶与桥梁承台、施工区域防撞设施等经常发生碰擦事故的实际情况提出。通过在一些特殊的构建物或设施上设置红白横纹相间的“警示标”可以为船舶航行起到警示作用，同时也丰富了警示标志的表现形式。

（8） 删除了地名标志中的名胜古迹标志（第 11.2.8 节）。

根据名胜古迹标志实际罕有使用且与内河交通安全关系不甚密切等情况予以删除。

（9） 增加了水文站标志（第 11.2.10 节）。

水文站等单位场所有其官方规范的标志符号，可以借鉴到内河交通安全标志中。因此增加了一种带场所官方标志的场所距离标志，从而规范地显示场所属性。

（10） 主标志附加辅助标志示例中，删除了的施工、挂机船标志示例，增加了围堰、顶推船、油库码头等标志示例（第 12.7 节）；

因增加了航道施工标志（第 7.2.13 节），删除了“注意危险”附加“施工”标志，换成“注意危险”附加“围堰”标志。

根据“禁止通行”附加“挂机船”标志罕有使用的实际情况予以删除，换成“禁止通行”附加“顶推船”标志。

考虑到禁止明火标志（第 8.2.16 节）中增加了“也可加设附加标志，说明禁止明火的距离、方向。”的表述，在主标志附加辅助标志示例中增加了“禁止明火”附加“油库码头”和“禁止通行”附加“1000m”标志。

（11） 增加了可变信息标志的应用（第 13.1 节）。

根据内河航道通航安全的实际需求提出。可变信息标志是通过变化显示各类气象、交通等信息实现控制船舶通航、有效管理交通的目的,它能够在干线航道、干支流交汇水域和通航密集区、交通管制航段以及船闸、港区等特殊水域发挥重要作用。

(12) 增加了可变信息标志的显示与设置方式(第13.2节)。

根据内河航道通航安全的实际需求提出,并参照主标志形式予以规定。

(13) 修改了内河交通安全标志的设置原则及相关内容(第14节);

根据调研收集的意见信息所反映的内河交通安全标志在设置和管理方面的实际问题及需求修改。

(14) 增加了内河交通安全标志和岸线的亮化(第16节);

根据近年来内河航道夜间通航的要求,同时结合标志制作手段的丰富(LED显示屏的广泛引用)而提出。

(15) 修改了附录F、附录H的属性,改为规范性附录(附录F、附录H)。

为保证内河交通安全标志实际应用设置的规范性,将附录F、附录H的属性由资料性附录修改成规范性附录。

三、国外相关法律、法规和标准情况的说明

本标准博采国内道路交通标志和国外(欧洲莱茵河水上交通安全标志)之长。在本次修订过程中补充了几个标志图案,图案选用原则是尽可能采用我国已流通的标志图形、行业中已颁布的图形以及简单易懂的标志图形等。目前,国外没有与本标准相类似的成套标准,我国在水上交通安全标志方面可以说已达到国际领先水平。

四、与我国有关现行法律、法规和其他强制性标准的关系

内河交通安全标志和内河助航标志都是为水运服务的交通设施。前者从交通管理的角度,用图形符号、颜色和文字,标示交通管理内容,传递与交通有关的信息,以管理交通和为船舶服务。后者标示航道的方向、界限与碍航物,揭示有关航道信息,为船舶航行指出安全、经济的航道。两者的关系是相辅相成、互为补充、缺一不可。尤其是在水网地区,多为限制性航道,除少数湖、荡以外,设

置浮标反而是碍航的情况下，内河交通安全标志的作用尤为显著，而且是不可替代的。

本标准符合国家《标准化法》等相关法律、法规的规定，按照 GB/T 1.1-2009 规定进行修订，总体与其它相关标准（GB 5863-1993《内河助航标志》、GB 50139-2014《内河通航标准》、GB/T 23827-2009《道路交通标志板及支撑件》及 GB 5768.2-2009《道路交通标志和标线 第 2 部分：道路交通标志》等）相协调。

五、重大意见分歧的处理结果和依据

无。

六、强制的理由，预期的社会经济效果

本标准属于航运安全、应急类的标准，与内河船舶通航安全密切相关，因此建议继续作为强制性国家标准发布。

本标准的目的在于通过设置一整套专用、醒目、实用的内河交通安全标志来保证内河通航水域航行船舶的安全，标准的发布和实施将对内河航道通航安全起到进一步促进和保障作用，进而规范内河交通行为、促进内河交通安全管理现代化和减少内河交通事故，预期将实现良好的社会效益。

七、贯彻强制性标准的要求、措施建议

本标准经征求各相关方意见，已形成共识，无需设立标准实施过渡期，标准自发布实施之日起，各相关方将遵照执行。

八、废止现行有关标准的建议

本标准为第二次修订，发布实施后废止现行国家标准 GB 13851-2008。

九、其他应予说明的事项

无。