

渔业船舶航行值班准则（试行）

（1999年11月8日农渔发〔1999〕10号公布）

第一章 总 则

第一条 为保证渔业船舶航行作业的安全，规范渔业船舶值班标准，保护海洋环境，根据《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》和《中华人民共和国渔港水域交通安全管理条例》制定本准则。

第二条 渔业船舶所有人应根据本准则，并结合所属船舶的具体情况做到：

1. 渔船所有值班人员都必须根据国家有关规定持有相应证书；
2. 编制船舶的航行值班规则，并报所在地渔港监督机关批准；
3. 值班规则应悬挂在船舶驾驶室、轮机舱和无线电通信室内，并确保船长和相应的值班人员遵守；

4.保证船长能组织和领导船上的一切工作，船长和其他所有船员都必须按国家有关规定进行培训、考试，并持有相应证书；

5.船上安装的通信和助航仪器以及保障船舶安全航行的任何设备都必须处于正常的使用状态。

第三条 船长应当保证：

1.所有值班人员必须由持有相应适任证书的职务船员担任；

2.除航行值班人员外其他人员不得随意进入驾驶室；

3.所有值班人员上岗前必须经过充分休息，不能因值班人员疲劳而影响航行安全；

4.在航行期间值班人员不得饮酒；

5.不得安排正在值班的值班人员从事与值班无关的事项。

第四条 船长和值班人员应有良好的职业道德，遇有海难事故时，在不危及本船安全的情况下，应全力进行救助。

第五条 船长和值班人员应遵守国际、国内有关法律、法规、规章和当地港口港章的有关规定。并应采取一切可能的预防措施，防止污染海洋。

第六条 值班驾驶员、轮机员和无线电报（话）务员必须按要求，及时和如实记录航海日志、渔捞日志、轮机日志。航海日志、渔捞日志和轮机日志记载的内容必须与船舶实际动态相符。

第七条 本准则适用于 24 米及以上渔业船舶。24 米以下渔业船舶可由省级渔港监督机关参照本准则和其作业范围及作业特点制定，报中华人民共和国渔政渔港监督管理局备案。

第二章 航行及捕捞作业

第八条 航行值班要求：

1. 渔船离港前，船长应主持研究本航次与航行有关的航海资料、制定安全可靠的航行计划。航行中应尽可能实施预定的航行计划；

2. 渔船航行和作业时，只有船长或值班驾驶员才有权下达舵令；操舵员接到命令后要复诵舵令，执行完舵令后要报告；值班驾驶员接到报告后要回答。命令、复诵、报告和回答要清楚响亮（舵令、复诵、报告和回答词见附表一）；

3. 在任何时候，驾驶室内必须有人值班，并在整个值班时间内保持正规了望；在夜间航行时驾驶台和有碍值班人员了望的灯光要进行管制；

4. 正规了望应包括下列内容：

（1）利用视觉、听觉和其他一切有效手段，持续地保持警惕状态，细心观察周围情况、海面漂浮物、周围环境、包括附近陆标和船舶动态等；

(2) 密切观测周围船舶相对方位的变化和动态；

(3) 正确辨别各种船舶灯光信号，核实浮标编号、灯标性质与岸灯等；

(4) 观察天气变化、风情、波浪，特别是能见度的变化等；

(5) 及时观察雷达，正确利用雷达进行导航、避让；

(6) 正确使用海图，了解周围海面是否有危及航行安全的危险存在。

5.在值班期间，应充分使用一切可用的助航仪器、陆标和各种定位方法确定船位；

6.及时修正风、流压差，进行航迹推算，对船舶的船位、航向和速度，要根据当时的海上情况选择适当时间间隔（最长不应超过1小时）进行核对，以确保船舶沿着计划航线航行。

使用船上自动操舵装置时，核对船位的时间间隔要适当缩短；

7.负责值班的驾驶员应充分了解船上所有安全和航行设备的放置地点和操作方法，了解舵和螺旋桨的控制性能及船舶操纵特性等，并应了解他们在使用时应注意的问题；

8.在值班时，要严格遵守《1972年国际海上避碰规则》，保持正规的了望，充分估计局面（如：碰撞、搁浅或其他航行危险），处理好避让关系；

9.值班人员在进行海图作业、观察雷达和记录航海日志时，必须先认真扫视周围海面，确信在此期间没有航行危险迫近时，方可进行上述工作。在进行上述工作时，应当在尽可能短的时间内完成；

10.船舶进出港口、靠离码头、航经狭水道、船舶密集区、冰区、能见度不良或临近航行障碍物时，船长应在驾驶台亲自指挥，并可派专人到驾驶台协助了望；若值班驾驶员对执行航行职责没有十分把握时，应立即招请船长到驾驶台；

11.发现遇难的船舶和飞机、遇难人员、沉船和海上漂浮物等，要通知船长或岸台并采取相应措施；

12.值班人员还应了解由于特殊的作业环境可能产生的对航行值班人员的特别要求。

第九条 渔船捕捞作业值班及要求：

1.拖网渔船作业时，应由船长、大副轮流值班，二副执行短程转移渔场时的值班；围网船作业，航测鱼群时，由船长、大副、二副轮流值班。不论何种作业方式，起放网时应由船长值班；

2.渔船在进行捕捞作业时，值班驾驶员除应考虑第八条所规定的内容外，还应考虑下列因素并正确地采取行动：

(1) 船舶操纵性能、尤其是停船距离、航行和拖带渔具作业时的回转半径；

(2) 甲板上船员的安全；

(3) 因捕捞作业、渔获物装卸和积载，异常海况和天气状况等而产生的外力对船舶安全带来的不利影响，以及稳性和干舷的降低对渔船安全带来的不利影响；

(4) 附近海上建筑物的安全区域、沉船和其他危及渔具的水下障碍物；

(5) 在装载渔获物时，应注意在整个航行期间内都应留有充分的干舷、保持渔船稳性和水密性，还应考虑燃料和备用品的消耗、可能遇到的异常天气状况和甲板连续结冰可能导致的危险。

第三章 锚泊值班

第十条 航道及有明确规定不得锚泊的水域不得锚泊：锚泊时要考虑水流、风向和潮汐情况，并检查周围水域是否有暗礁、沉船、水中障碍等危险物存在。

第十一条 锚泊后要根据《1972年国际海上避碰规则》的要求，显示号灯、号型和鸣放声号。

第十二条 在锚泊期间，值班驾驶员要经常了解：

1. 锚泊时的船位，经常检查船位的变化，检查是否有走锚的现象；

2.了解和观测气象、风向、风力、海流和潮汐情况的变化，并要及时根据风向、风力、潮汐、海流等的变化调整锚链；

3.密切注意周围船舶的动态，遇有可能迫近的危险时，要按《1972年国际海上避碰规则》的规定发出声、光信号。

第十三条 发现走锚或危险迫近时，应立即通知船长，并不失时机地通知机舱备车和全船人员，特别是恶劣天气应提前通知。

第四章 交接班

第十四条 交接班时，接班人员应提前10分钟上驾驶台做好接班准备。交班人员要确信接班者头脑清醒，并适应了驾驶台的环境后，方可办理交接班手续。

第十五条 交接班时，必须交清以下内容：

1.船位、拖网与放网时间、航向、拖向、拖速、流速、风速、风、流压差等；

2.各种助航、助渔仪器的使用情况；

3.对拖网的主、副船或围网船和灯光船之间的动态，周围船舶的动态；

4.在望或即将在望的岛屿、航标、水面障碍物及海图标注的附近暗礁、沉船、水中障碍物等情况；

5.天气与海况变化；

6.航标的识别，下一班可能遇到的危险及有关注意事项的建议；

7.船长布置的且下一班应知道的事项，航行计划的变化和航海警告、通告等。

第十六条 值班驾驶员遇有下列情况不得交班：

1.正在采取避让措施时；

2.正在进行起、放网作业时；

3.接班人员不称职；

4.没有找到转向目标或船位不清；

5.接班者没有完全理解交班内容时。

第十七条 在交接班过程中不免除原值班人员的值班责任。

第五章 轮机和无线电值班

第十八条 船长应保证船舶在停港或航行期间，机舱始终有轮机人员值班，严格服从驾驶台的指令。如果发现机舱有影响航行安全和可能污染海洋的问题时，轮机值班人员要立刻通知驾驶台。

第十九条 渔船出航前，船长应提前通知轮机长，轮机长接到指令后，应立即通知机舱和机电人员到位，并按照各自分工

对机械设备、燃料、备件、工具等进行检查，出航前一个小时，备好车并通知船长。

第二十条 航行和作业期间，机舱值班员严格遵守操作规程，经常检查主、辅机及其它机械运转情况，并保持机舱所有机械始终处于正常工作状态。并在轮机日志记录各种数据。如有异常，要及时处理，自己不能处理或对处理有疑问，应立即通知轮机长，如有必要还应直接通知驾驶室。

第二十一条 轮机值班员在交接班时，必须交清下列情况：

- 1.主机、发电机、其它辅助机械及仪器、仪表的工作情况；
- 2.各种电压及油、水及排烟温度、压力情况；
- 3.轮机长有关指示和注意事项；
- 4.其他需要交待的情况。

第二十二条 机舱值班员必须服从驾驶室的指令。

第二十三条 按照无线电管理委员会的有关要求，船上无线电报务员或话务员应在船长的统一领导下，坚持值班，保持在各种情况下的无线电报或话务通畅。

第二十四条 航海日志和轮机日志必须使用我部规定的统一格式。

第二十五条 本准则自 2000 年 6 月 1 日起执行，由农业部负责解释。

附件一：

航海日志记载规则

一、航海日志是记录渔业船舶动态的原始记录。是审核和检查渔业船舶航行、作业的重要资料。当发生海损事故时，能根据航海日志的记载，重新绘出当时的航迹和反映当时航行和生产的基本情节。在海损事故处理中，是分析原因，判明责任的重要法定文件。做好航海日志的填写工作是渔业船舶所有人的重要职责之一，船长和驾驶员应当认真负责地进行填写和保管。

二、填写要求：

1.航海日志由值班驾驶员负责填写，不论航行还是停泊都不得中断。

2.航海日志应用不褪色的墨水书写。字迹清楚端正，文句简明，应采用规范的符号和缩写。

3.航海日志每页都有编号，填时应按时间顺序，逐行逐页，不能撕掉或另外插页。不得在两行间或格外书写，也不得在填写时中间留有空行。如有填写错误，不能用橡皮擦改或挖补。需要更正、添写或删除时，只能将错误句子用一细线划掉，但被划掉的字迹应清晰可见，添加内容写在本页上面的空白处，

更正、添写或删改人要在更正、添写或删改处签名，签名应用括号括起。

4.填写航海日志要及时和实事求是。每页两面（记载栏和记事栏）的起止时间必须一致。

5.船舶进入航行、捕捞作业，起抛锚、离靠码头等一切行动，均应填写；且每一记事或每次航向、航速变化，都应另起一行。

6.记载内容必须详尽完整，并应包括当日、当时的海况、气象、船位等情况，一旦发生事故后，根据日志记载材料，应能反映出当时情况。并能在海图上重新绘出所有航行情况。

7.当渔船发生海事故，应详细记载海事发生的经过及采取的一切措施（包括船长或值班驾驶员的一切命令）等。对船舶碰撞事故，如有可能，应画出碰撞前双方船舶动态的草图。并尽一切可能妥善保管好航海日志，弃船时要封好带走。

8.在航行中，凡与海图作业有关的事物、用以保证航海安全的观测计算结果及采取的措施都应记载。

9.每页航海日志两面（记载栏与记事栏），起止时间必须一致，即只要有一面填满，就必须换页。而未用部分用之字线划封。

10.交班时，航行值班驾驶员要在紧接本班记载(包括记事)内容的后面签名。见习驾驶值班员的记载由船长检查后并与见习驾驶员共同签名。

三、填写内容说明：

1.时间——在我国沿海以北京标准时为准。填写时用四位数字，如上午八时，记 0800；下午八时，记 2000。在其他海域，要注明所用时间。

2.动态——船舶当时的状态，如航行、漂流、放网、起网、抛锚、靠埠等。

3.罗经航向——操舵罗经所指的航向。填写时应记三位数字。如罗经航各九十度，记 090° ；航向变化频繁，逐行记录有困难，罗航向可记“不定”。

4.罗经差——指地磁差与罗经自差的代数和。符号：东(E)或西(W)。

5.航速——以实际航速(节)或主机每分钟转数(转/分)填写。如航速变化频繁，可填“不定”。

6.水深——渔探机测得的水深，加本船吃水。

7.船位——用船舶上定位设备测定的经纬度表示。如船 $\varphi = 30^\circ 10' N$, $\lambda = 121^\circ 30' E$ 。

船位填写要求：航行中，至少间隔 2 小时填写一次，船舶转向、通过显著目标（如航标）时要填写一次。锚泊时和锚泊后每天都要填写一次。

8.风向——系指风来的方向，用文字注明，风力等级见附表五。

9.流(潮流)——记载潮汐状况，向：流去的方向(用 0-360° 表示)；节：潮汐的流速(节)。

10.能见度距离——系指肉眼所能见的最大距离，各种天气现象的能见度见附表三。

11.气象——以海上实际气象情况填写。气温记 C°、气压记 mm 汞柱、各种天气状况对应的气象名称见附表二。

要求：每天按 0600、1200、1800 和 2200 四次填写。

四、记事栏填写内容：

1.起航前，本船前后吃水（米）、燃料油、机油、淡水、冰的吨数。

2.船舶动态，如起抛锚、离靠码头、上下网、漂流等。

3.测定和推算船位的方法和与航行有关的事项，如发现相遇船舶及对方航向、航速、灯号、声号和我船采取的避让措施，海面上下及海底的异常发现等。

4.交接班时交接的事项，如：周围是否有暗礁、碰撞危险及船长的命令、交待等。

5.锚泊时的链长、水深、底质、周围目标等。

五、船长要经常检查航海日志记载情况，每航次结束后要全面审阅并签字。

六、每本航海日志用完后至少保存 3 年，方可销毁。

航海日志格式

(左页)

		年	月	日	星期	农历	月	日	第 航次		
时间	罗经航向	罗经差	风		流	船位	航速	天气	能见度	水深	值班驾驶员
			向	级							

(右页)

时 间	记 事 栏

附表一：

舵 令

驾驶员发出的操舵口令	操舵员复诵的口令	操舵员执行的动作 (以罗经度数为准)	操舵员执行后的报告词	驾驶员 回答词
左(右)**度	左(右)**度	把舵转至指定度数	**度左(右)	好
左(右)舵	左(右)舵	把舵转至左(右)15度	舵左(右)	好
左(右)满舵	左(右)满舵	把舵转至满舵度数	满舵左(右)	好
回舵	回舵	逐渐把舵转回零度	舵正	好
正舵	正舵	迅速将舵转回零度	舵正	好
把定	把定	把舵稳定在当时航向上	航向***	好
航向***度	航向***度	自行转舵将船操纵至该航向上	航向***到	好
跟前船走	跟前船走	自行操纵跟前船航迹航行		
不要过左(右)	不要过左(右)	保持航向不要偏向所指定的那一边		
恢复原航向	恢复原航向	自行操纵到原来航向	航向***	好

附表二：

天气状况表

气象名称	天气状况	气象名称	天气状况
晴(青天)	总云量少于1	疏云	云量 1-5.9
多云	云量 6-9	阴	云量 6-9
轻雾	能见距 1000 米	雾	能见距 500 米
浓雾	能见距 50 米	雨	小雨, 雨, 大雨阵雨, 雷阵雨
雪	小雪, 雪, 大雪		

附表三：

能见度表

等级	能见距离 (米)	能见度鉴定	海上可能出现的天气现象
0	小于 50	最坏能见度	浓雾
1	50-200		浓雾或雪暴
2	200-500		大雾或大雪
3	500-1000	坏的能见度	雾或中雪
4	1000-2000		轻雪或暴雨
5	2000-4000	能见度中等	小雪, 大雪, 轻雪
6	4000-10000		中雨, 小雪
7	10000-20000	能见度良好	小雨, 毛毛雨
8	20000-50000	能见度很好	无降水
9	50000 以上	能见度极好	空气澄清

附表四：

海浪等级

等级	浪高 (米)	海面状况 (风浪)	风浪名称	涌浪名称
0	--	海面如镜	无浪	无涌
1	<0.3	波纹	微浪	小涌
2	0.3-0.8	波浪不大, 开始破裂, 浪花不是白色, 而呈玻璃色	小浪	
3	0.8-1.3	波峰不大, 其中有些波峰破裂, 形成白色浪花	轻浪	中涌
4	1.3-2.0	波浪具有十分明显的形状, 到处形成白浪	中浪	
5	2.0-3.5	出现高大的波峰, 泡沫状波顶占有很大面积, 风开始破坏波顶上的浪花	大浪	大涌
6	3.5-6.1	波峰出现风暴波的长浪形状, 波峰上风所破坏的浪花, 开始破坏波浪的斜面, 伸长成带状	巨浪	
7	6.1-8.6	风所破坏的浪花长带布满了波浪的斜面, 有的地方溶合达到波谷	狂浪	巨涌
8	8.6-11	浪花广阔而稠密溶合成带, 布满了波浪斜面, 海面因而变成白色, 只有浪底有些地方没有波浪	狂涛	
9	>=11	整个海面布满了稠密的浪花层, 空气中充满了水点与飞沫, 能见度显著降低	怒涛	

附表五：

风 力 等 级 表

风力等级	海面浪高	海面征象	风速（米/秒）
0	平静	海面平静	0-0.2
1	0.1	小的波纹出现	0.3-1.5
2	0.2-0.3	轻微的波浪如鱼鳞，但无浪花	1.6-3.3
3	0.6-1.0	波峰不大，有时破裂出浪花	3.4-5.4
4	1.0-1.5	波浪较大，波峰浪花明显	5.5-7.9
5	2.0-2.5	波浪较大，白浪占海面很大面积	8.0-10.7
6	3.0-4.0	白浪，并出现泡沫	10.8-13.8
7	4.0-5.5	泡沫成片，飞出并降至波谷	13.9-17.1
8	5.5-7.5	海面充满泡沫低空飞溅	17.2-20.7
9	7.0-10.0	波浪汹涌，低空飞满泡沫，视程减弱	20.8-24.4
10	9.0-12.5	高空中飞满泡沫，船舶航行困难危险	24.5-28.4
11	11.5-16.0	波浪高大，船舶沉入波谷中，危险极大	28.5-32.6
12	14.0 以上	波浪滔天	32.6-36.7

附件二：

轮机日志记载规则

1.轮机日志是渔船航行、停泊和作业的原始记录，是审核和检查渔船航行、作业的主要资料，当发生海损事故时，能根据轮机日志的记载分析原因、判明责任，是处理海损事故的重要法定文件。轮机值班员应当认真负责地进行填写和保管。

2.轮机日志由值班轮机员负责填写，渔船离港后不论航行还是停泊部不得中断。

3.轮机日志应用不褪色的墨水书写，字迹清楚端正，文句简明，应采用规范的符号和缩写。

4.轮机日志每页都有编号，不能撕掉或另外插页。不得在两行间或格外书写，也不得在填写时中间留有空行。如有填写错误，不能用橡皮擦改或挖补，需要更正、添写或删除时，只能将错误句子用一细线划掉，但被划掉的字迹应清晰可见，然后改正。添加内容写在本页上面的空白处，更正、添写或删除人要在更正、添写或删除处签名。

5.填写轮机日志要及时和实事求是。

6.记载内容必须详尽完整，至少应两小时记录一次主机、辅机、锅炉（如果有）和其他辅助机械的各种参数；还应记录本班与驾驶台约定好的正车和倒车的各档转数（如果有约定）、驾驶台使用主机的命令、时间和机舱执行情况、含油污水的处理情况、处理时间和地点。一旦发生事故后，根据日志记载材料，应能反映出当时驾驶台使用主机的情况。

7.交班时，航行值班轮机员要在紧接本班记载内容的后面签字。

8.若渔船发生海事，须弃船时，值班轮机员要负责封存带走。

9.每航次燃料油、润滑油消耗情况；停泊中检修的项目。

10.轮机长要经常检查轮机日志记载情况，每航次结束后要全面审阅并签字，轮机日志用完后要与航海日志一起至少保存3年，方可销毁。

轮机日志格式

轮 机 日 志

时间	运转情况		每分钟 转数	主 机																
				压 力 (Kg)						温 度 (°C)										
				机 油 细 滤 器		冷 水 却 泵		增 压 器		燃 油 泵	风 瓶		总 管		气 缸 冷 却					
				进 口	出 口	淡 水	海 水	压 废 气	器 扫 气		1	2	进 口	出 口	1	2	3	4	5	6
2																				
4																				
6																				
8																				
10																				
12																				
14																				
16																				
18																				
20																				
22																				
24																				
机 别	开 停 机 时 间	运 转 时 间	转 数	电 压	电 流	机 油 温 度	机 油 压 力	冷 却 水 温	排 气 温 度	值 班 者	时 数 累 计 及 主 机 换 油 记 录									
											项 目 名 称	日 累 计 时 数	航 次 累 计 时 数	总 累 计 时 数						
一 号 付 机											主 机									
											付 机 1									
											付 机 2									
二 号 付 机											付 机 3									
											主 机 油									
											增 压 器 油									
三 号 付 机											项 目 名 称	前 存 量	新 领 量	总 耗 量	结 存 量					
											柴 油									
											机 油									

第 航次 年 月 日

自 港至 港作业海区

机																		值班 轮机员 签字	
温 度 (°C)																			
水		油水冷却器				排 气 温 度								增压器		推 力 轴 承	海 水 进 口		机 舱 温 度
盖 (按缸号)		滑油		冷却水		气 缸 号 数								废 气					
7	8	进 口	出 口	进 口	出 口	1	2	3	4	5	6	7	8	进 口	出 口				
电系统 故障记 录		记 事 栏																	
油压系 统故障 记录																			