

交通运输部海事局文件

海安全〔2021〕93号

交通运输部海事局关于 印发《中国沿海航行船舶防范商渔船 碰撞安全指引》的通知

各省、自治区、直辖市交通运输厅（局、委），长江航务管理局，
各直属海事局：

近年来，我国沿海水域商渔船碰撞事故多发，造成了严重的人员伤亡和财产损失。为有效规范我国沿海航行船舶航行航法，防范商渔船碰撞风险，预防商渔船碰撞事故，我局编制了《中国沿海航行船舶防范商渔船碰撞安全指引》，请各单位切实做好宣

传教育和指导工作。



中国沿海航行船舶防范商渔船碰撞安全指引

各有关船舶：

中国沿海水域渔业船舶活动频繁，气象条件复杂，商渔船碰撞事故多发，为保障航行安全，海事主管机关建议：

一、航行航法

（一）进入渔船密集区水域之前。

1. 船长应严格审核计划航线，尽量使用推荐公共航路合理制定航线，尽可能避开渔船集中作业水域，减少与渔船相遇的机会。

2. 对雷达、电子海图、AIS、VDR、VHF、航行灯和声号等设备进行检查和测试，确保正常可用。

3. 合理安排驾驶台航行值班人员，任何时候驾驶台应保持至少2名航行值班和瞭望人员。

4. 应在驾驶台显著位置标识渔区航行安全注意事项及相应行动对策。

（二）经过或邻近渔船密集区水域期间。

1. 驾驶人员谨记：安全第一、宁可绕行、不要冒险！尽可能避免冒险进入渔船密集区域航行！

2. 合理安排值班人员，根据周围渔船密集程度和航行值班强度增加必要的航行值班人员，必要时应毫不犹豫立即呼叫船长

上驾驶台指挥。

3. 船长应针对夜间渔区航行的特殊戒备要求制定和发布夜航命令。

4. 航行值班人员应加强瞭望，开启多台雷达工作，加强近距离配合观测。勿过度依赖单一助航设备，每一船舶均应经常用视觉、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了望。

5. 使用安全航速航行。

6. 确保 AIS 信息正确且工作正常。

7. 杜绝疲劳驾驶、酒后驾驶。

(三) 应特别注意的事项。

1. 每年伏季休渔结束后，是中国沿海渔船活动密度最高时段。

2. 夜间 23 时至次日凌晨 4 时是商渔船碰撞事故高发时段，应予以特别关注。

3. 应特别注意部分夜间锚泊渔船可能未按要求值班、显示号灯和开启 AIS。还要特别注意大量渔网网位仪对 AIS、雷达回波和电子海图的使用干扰。

4. 若观测到渔船船速在 3 节左右时，通常该渔船正在捕鱼作业中，操作能力受限，需要及早协调避让，最好保持 1 海里以上距离通过。

5. 商船与渔船即使发生轻微擦碰也可能造成渔船受损或翻

沉，并且商船上的人员可能不容易察觉。因此，当近距离驶过渔船时，应仔细观察，确保未发生擦碰、浪损或船吸。

6.建议从南海南部水域前往日本或韩国港口、不停靠中国大陆沿海港口的船舶从台湾岛东侧水域航行，并尽量远离中国大陆沿海水域。

二、避让行动

（一）应遵守避碰规则，避让时坚持“早、大、宽、清”。尝试提前通过 VHF16 频道呼叫渔船，协调避让行动。若数次呼叫尝试无应答，可能意味着该渔船 VHF 未在守听状态。沟通时要充分考虑口音、语言表达等方面的局限，确保双方互相清楚对方意图。

（二）警惕渔船近距离的不协调行动而发生碰撞。发现需紧急避让的渔船，可用探照灯闪烁至少 5 次，或用连续声号引起渔船注意。

（三）紧急避让时，除用舵避让外，应同时考虑减速停车避让。

（四）避让行动要充分考虑周围环境，以免造成与其他船舶的紧迫局面。

三、应急救助

（一）在碰撞不可避免时，应尽可能避免本船船首与渔船正面撞击。

（二）发生碰撞事故后应立即停船，将人命救助置于首位，

全力实施救助。全部遇险人员脱险前，只要不严重危及自身安全，严禁放弃搜救擅自驶离现场。在海上该行为意味着对他人生命的放弃，将面临法律的严惩！切莫心存侥幸，借助当前的技术手段，肇事逃逸船舶几乎都被追踪查获。

（三）立即呼叫周边船舶参与救助。

（四）通过一切有效途径，立即向就近的主管机关报告，报告内容包含事故发生位置、遇险船舶名称、人员伤亡情况、船舶受损情况、天气海况、救助需求等。

每位参加航行值班人员均应熟知上述内容。

抄送：王志清副部长、李天碧安全总监，部安委办、安质司。

交通运输部海事局

2021年4月27日印发
