



联合国  
粮食及  
农业组织



# 小型渔船 海上航行准则

---



# 小型渔船 海上航行准则

---

联合国粮食及农业组织  
2023年，罗马

引用格式要求:

粮农组织。2023。《小型渔船海上航行准则》。罗马。<https://doi.org/10.4060/cc8214zh>

本信息产品中使用的名称和介绍的材料，并不意味着联合国粮食及农业组织（粮农组织）对任何国家、领地、城市、地区或其当局的法律或发展状况，或对其国界或边界的划分表示任何意见。提及具体的公司或厂商产品，无论是否含有专利，并不意味着这些公司或产品得到粮农组织的认可或推荐，优于未提及的其它类似公司或产品。

ISBN 978-92-5-138268-4

©粮农组织，2023年



保留部分权利。本作品根据署名-非商业性使用-相同方式共享3.0政府间组织许可（CC BY-NC-SA 3.0 IGO; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo/deed.zh-hans>）公开。

根据该许可条款，本作品可被复制、再次传播和改编，以用于非商业目的，但必须恰当引用。使用本作品时不应暗示粮农组织认可任何具体的组织、产品或服务。不允许使用粮农组织标识。如对本作品进行改编，则必须获得相同或等效的知识共享许可。如翻译本作品，必须包含所要求的引用和下述免责声明：“本译文并非由联合国粮食及农业组织（粮农组织）生成。粮农组织不对本译文的内容或准确性负责。原英文版本应为权威版本。”

除非另有规定，本许可下产生的争议，如无法友好解决，则按本许可第8条之规定，通过调解和仲裁解决。适用的调解规则为世界知识产权组织调解规则（<https://www.wipo.int/amc/zh/mediation/rules>），任何仲裁将遵循联合国国际贸易法委员会（贸法委）的仲裁规则进行。

第三方材料。欲再利用本作品中属于第三方的材料（如表格、图形或图片）的用户，需自行判断再利用是否需要许可，并自行向版权持有者申请许可。对任何第三方所有的材料侵权而导致的索赔风险完全由用户承担。

销售、权利和授权。粮农组织信息产品可在粮农组织网站（<http://www.fao.org/publications/zh>）获得，也可通过[publications-sales@fao.org](mailto:publications-sales@fao.org)购买。商业性使用的申请应递交至[www.fao.org/contact-us/licence-request](http://www.fao.org/contact-us/licence-request)。关于权利和授权的征询应递交至[copyright@fao.org](mailto:copyright@fao.org)。

# 目录

---

课程介绍.....	1
航行准则.....	5
互见中的船舶.....	15
日间船舶号型识别.....	25
夜间船舶号灯识别.....	27
号灯合集.....	32
航标和浮标.....	40
小型渔船海上安全：航行准则 (《一九七二年国际海上避碰规则公约》).....	43
专业术语表.....	64
了解航行准则和信号.....	65
了解夜间号灯.....	66
资料.....	67
致谢.....	68





# 课程介绍

## 开始课程之前，请阅读以下使用条款 “小型渔船海上航行准则”

在使用标题为“小型渔船海上航行准则”1.0版之前，请阅读这些条款和条件。

**1. 综述。**该用户协议阐明了您使用标题为“小型渔船海上航行准则”1.0版(以下简称“产品”)课程获得许可的条款和条件。该课程包括粮食及农业组织(粮农组织)和其合作伙伴以及捐赠组织(以下简称“合作伙伴”)特别制定的教材。

**2. 使用。**粮农组织对该产品和粮农组织为纳入该产品所开发的任何系统或其它专有信息拥有版权，其受全世界版权法律和法规的保护。该产品包括粮农组织及合作伙伴“按原样”提供或通过因特网可得到的额外材料和资源，例如文件、用户手册、图像和软件。粮农组织或合作伙伴对“按原样”提交纳入该产品的额外材料及资源拥有版权。粮农组织及合作伙伴谨此授予您仅为教育和其它非商业目的并按照本用户协议使用该产品 and 打印使用该产品结果的材料之许可。禁止为转售或其它商业目的复制粮农组织及参与的合作伙伴为纳入该产品而特别开发的材料。

**3. 免责声明；责任限制。**您明确承认并同意，该产品和合作伙伴特别开发的材料的任何或全部使用仅由您承担风险。无论是粮农组织或下属机构，还是其各自的任何雇员、代理人，第三方内容提供者，或获取和使用该产品的许可颁发者概不承担中断或差错的责任；对使用该产品和合作伙伴特别开发的材料可能获得的结果，或对通过该产品提供的任何信息或服务的准确性、可靠性或内容亦不做出任何保证。该产品和合作伙伴特别开发的材料“按原样”提供，无任何类型的任何明示或默示的保证，包括但不限于权利保证或为特定用途的适销性或适合性的默示保证。在任何情况下，粮农组织概不因任何使用或不能使用该产品而出现的任何商业损失或赢利，或任何间接、偶然或间接损害(即使粮农组织以前已获悉这类损害的可能性)，或您或任何其他他人提出的任何其它索赔而对您或任何其他他人承担责任。

**4. 外部链接免责声明。**该产品提供了与非粮农组织因特网址的外部链接。这类外部因特网址含有独立于粮农组织的机构、个人或组织创建、出版、保有或登载的信息。在创建这些链接时，作者确定这类链接对课程用户是有意义的。但是，粮农组织不认可、批准、证明或对这些外部网址进行任何编辑控制，亦不保证位于这些网址上的信息的准确性、完整性、有效性、及时性或正确排序。使用这些网址的任何信息是自愿的。其中按商品名、商标、服务标志、制造商或其它方面提到任何具体商品、流程或服务，并不构成或意味着由粮农组织认可或推荐。

**5. 补偿。**使用该产品即意味着您同意因您或通过您的帐号而使用该产品的任何人免于向粮农组织及其合作伙伴、附属机构和各自的主管人员、官员、雇员及代理人提出所有索赔，以及包括律师费在内的支出，并不使粮农组织遭受损害。

**6. 终止。**您或粮农组织均可在任何时候终止本用户协议，并可立即生效，无论是否事先通知另一方。终止本协议将自动终止您使用该产品及其所含任何内容或材料的许可。第3、4、6和7节的条款在本协议终止后应仍然适用。

**7. 适用法律；争端。**本用户协议应适用法律的一般原则，不包括任何单一的国家法律体系。因本用户协议而出现的任何争端、争论或索赔均应双方协议解决。若粮农组织和您不能就争议的任何问题达成协议，任何一方均有权按联合国国际贸易法委员会的仲裁规则申请仲裁。粮农组织和您同意遵守按照上述规则进行的任何仲裁裁决，作为任何这类争端的最终裁决。本用户协议所含或有关的内容均不得被认为明示或暗示放弃粮农组织的特权和豁免权。

**8. 其它。**本用户协议以及与您操作和使用本产品有关的任何粮农组织的政策构成了粮农组织和您之间关于这一主题事项的全部协议和谅解。



## 重要的信息来源

欢迎来到由渔业安全基金会（FISH Safety Foundation）开设的“小型渔船海上航行准则”课程。本课程旨在对沿海及内水的小型渔船需要了解的日常海上航行准则进行系统全面的介绍与指导。

渔民是全世界最危险的工作之一，每年渔民死亡人数约为3.2万人，渔船上发生数以万计的船员事故和受伤事件。其中大部分的事故都发生在小型渔船上，通常导致渔民残疾或死亡，对渔民家庭成员的生计造成严重影响。因此，小型渔船实施安全措施是减少事故和伤亡人数的关键。

课程结束时，您将：

- 能够识别各种类船舶的号灯和号型，并识别其所示船舶的操作情况与环境状况，包括邻近渔船的号灯传达的附加信号；
- 了解如何改变航向、如何以安全距离通过、何时减速以及如何避免海上船舶碰撞；
- 理解该准则发布的背景和准则中通用术语的概念；

## 授课对象

本课程主要针对发展中国家的小型渔船（使用长度小于12米的渔船），旨在增强其对海上航行准则的认识，以防止海上事故的发生。本课程基于国际海事组织（IMO）的《一九七二年国际海上避碰规则公约》（Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea）。作为小型渔船海上安全培训计划的一部分，联合国粮农组织邀请渔业、海事、安全机构以及渔民组织共同开发这一短期课程，从而对小型渔船进行海上航行安全培训。更多关于国际海事组织《一九七二年国际海上避碰规则公约》以及联合国粮农组织/国际海事组织/国际劳工组织关于渔船和船员安全准则的信息可在相关网站查阅。

## 重要的信息来源

本课程基于国际海事组织《一九七二年国际海上避碰规则公约》、《联合国粮农组织负责渔业技术准则1号，增补3 — 捕捞作业：提高渔业部门海上安全的最佳实践》中提供的标准和建议以及《粮食安全和扶贫背景下保障可持续小规模渔业自愿准则》（SSF 准则），特别是其中的 6.16 至 6.18 条，要求各国采用符合联合国粮农组织、国际劳工组织以及国际海事组织在小规模渔业捕捞作业与海上安全方面国际指导原则的措施。

## 课程结构

本课程主要包含以下6课：



### 第1课：航行准则-通识

本课讨论船员的海上责任、瞭望及安全航速的重要性、避免碰撞的方法以及分道通航制。



### 第2课：互见中的船舶

本课讨论能见度正常以及能见度不良时船舶的通行权。



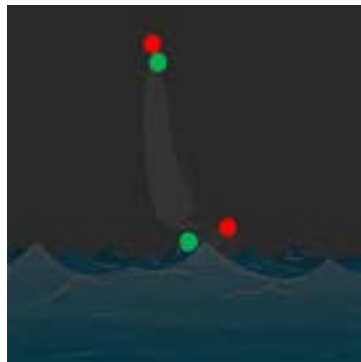
### 第3课：日间船舶号型识别

本课介绍船员应当了解的各种主要船舶号型和旗帜。



### 第4课：夜间船舶号灯识别

本课讨论船舶的号灯。



### 第5课：号灯合集

本课展示如何在夜间识别其它船舶。



### 第6课：航标和浮标

本课讨论在不同地区设置的主要航标和浮标。



### 电子证明

课程结束后将进行结课测试。通过测试后，您将获得电子结业证书。



# 航行准则

您必须了解航行准则的内容及其真正含义，并时刻遵守这些准则！

国际海事组织的《一九七二年国际海上避碰规则公约》适用于所有船舶！渔民必须时刻遵守该公约，了解规则的内容及其含义。

国际海事组织的《一九七二年国际海上避碰规则公约》共有六章：

- 第一章 — 总则
- 第二章 — 驾驶和航行规则
- 第三章 — 号灯和号型
- 第四章 — 声响和灯光信号
- 第五章 — 豁免
- 第六章 — 检验公约条款的遵守情况

《一九七二年国际海上避碰规则公约》还包括了四个附录，主要涉及号灯和号型及其定位的技术要求；声号设备；进行捕捞作业的邻近渔船的附加信号；国际遇险信号。海上航行准则课程的重点是《一九七二年国际海上避碰规则公约》中与小型渔船有关的规则。因此，此次课程并没有包括所有航行准则。

如果本课程中介绍的内容与各国国内法律和惯例不一致，应遵守各国国家法律和惯例，以各国国内的海上交通规则为准。

›时刻瞭望其它船舶，做好让路准备。

›应尽早决定让路（采取行动改变航道时），并向其它船舶明确让路意图。

›在航行时，机动船应当给操纵性受限的帆船或因从事其它活动（如捕捞、疏浚或铺设电网）而致使操纵性能受限的船舶让路。

›航速切忌过快，应考虑到周围的环境条件和船舶数量。在能见度极差的情况下，应减速航行。

›谨慎驾驶 — 由于已制定的准则尚未得到严格执行，为了保障安全，请与其它船舶保持足够的间距。

›如果船舶的操纵性能因配备渔具而受限，则该船享有优先通行权。

## 准则2 船员对自己的行为负责



负起船员责任！

准则2要求船员对自己的行为负责。船员应立即决定采取行动以遵守准则。

准则2要求船员为本船舶和邻近船舶的安全负责。船员有责任采取一切必要措施避免船舶碰撞。

- 常常运用常识进行判断
- 仅当违背准则是避免直接碰撞危险的唯一方法时才可以违背准则。

**准则2拒绝找借口！**

时常反思：这种情况下，按照准则2应该怎么做？

按照准则2应该做什么？

## 准则5 时刻保持适当的瞭望！



时刻保持适当的  
瞭望！

多数海上事故都是由于瞭望不当或者疲劳航行造成的！

准则5是关于瞭望的最重要准则：

“所有船舶都应时刻保持适当的瞭望”。任何时候都要以视觉、听觉、双筒望远镜、雷达、无线电通信等方式对周围情况进行持续、全面的评估。不得因为使用手机而忽视瞭望。

**重要！** 在开展捕捞作业时也应保持适当的瞭望。

## 准则6 保持安全航速



### 保持安全航速

准则6要求船舶始终保持“以安全航速航行……”。

**“确保船舶具有高速行进和低速及时停止的能力！”** 在能见度不良的情况下，必须确保船舶能够在一半的能见度距离内停止。

## 准则7 碰撞风险



时刻保持适当的瞭望！

准则7讨论碰撞风险。准则强调“不应在信息不足的情况下做出假设……”。

船舶必须使用所有可行办法来确定是否存在碰撞风险。

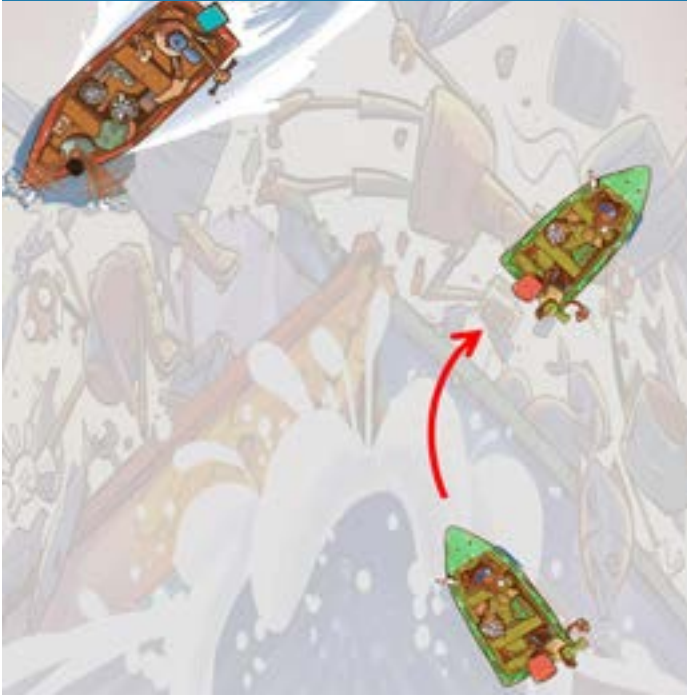
小型船舶应检查靠近的船舶是否在稳定的航道上航行，并确定是否存在碰撞风险。

**时刻准备在必要时采取避让行动 — 这对于小型渔船而言十分重要！**

**牢记！**  
**确定是否存在碰撞风险！**



## 准则8 “尽早启动、大胆行动！”



“尽早启动、  
大胆行动”以  
避免发生碰撞

准则8要求“尽早启动、大胆行动”以避免发生碰撞。

……尽早启动，以避免与其它船舶发生近距离相遇。

……大胆行动，及时、准确地向其它船舶明确本船的下一步行动。

\*[即使本船操作行为无误（例如具有优先通行权），在其他船舶未按要求采取必要行动的情况下，本船仍需采取行动以避免碰撞。]

## 准则9 保持靠右舷航行



保持靠右舷航行

船舶沿狭水道航行时，“在安全及可行的情况下，应尽量靠近本船右舷的水道（即航道的外缘）航行。” [准则9]

长度小于20米的船舶不应妨碍或穿过“只能在狭水道以内安全航行的船舶”前的航道。

“准则34”也适用于此。

“（5）船舶在驶进航道的弯道或可能使其他船舶受居间障碍物阻挡的航行区域时，应长鸣一声。任何可能在弯道另一侧或居间障碍物后方听到该声号的船舶应以一声长鸣来回应。”

## 准则10 分道通航制



### 分道通航制

准则10 规定船舶在穿越航道时，“应尽可能与分道的总流向成直角”，这有助于其它船舶明确该船行动意图和航道，并有助于该船尽快穿越航道。渔船“不应妨碍在同航道行驶的任何船舶的通行”，但仍可以开展捕捞作业。

该规定也符合准则9的规定，即“开展捕捞作业的渔船，不应妨碍狭水道内任何其它船舶的通行。”

## 关键点

- 时刻瞭望其它船舶，做好让路准备。
- 应尽早决定让路（采取行动改变航道时），并向其它船舶明确让路意图。
- 在航行时，机动船应给操纵性能受限的帆船或因从事其它活动（如捕捞、疏浚或铺设电网）而致使操纵性能受限的船舶让路。
- 切忌航速过快，应考虑到周围的环境条件和船舶数量。
- 谨慎驾驶 — 由于已制定的准则尚未得到严格执行，为了保障安全，请与其它船舶保持足够的间距。
- 如果渔船的操纵性能因配备捕捞渔具而受限，则该船享有优先通行权。

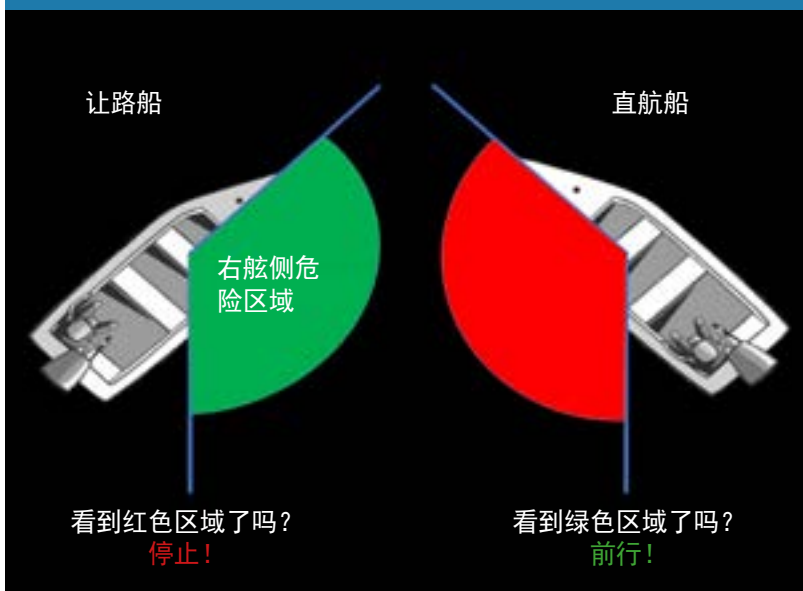




# 互见中的船舶

本课讨论能见度正常以及能见度不良时船舶的通行权。

## 优先通行权



当两艘机动船\*交叉相遇并有构成碰撞的危险时，有他船在本船右舷的船舶（让路船）应给直航船让路。如情况允许，让路船应避免横越他船的前方。

如果他船与本船在左舷侧交叉相遇，继续直行（保持航向与航速不变），并持续确定其它船舶的方位。

专业术语 | 机动船（PVD）即任何由发动机驱动的船舶。

## 让路船的行动



应尽早积极主动采取大幅度行动，避免横越他船。

- 船舶的转角应当不小于30度，并且/或者
- 减速到原来的一半。

须给他船让路的船舶，应尽可能及早采取大幅度行动，充分地让路。

## 直航船的行动



保持航向和航速不变……

如果他船与本船在左舷侧交叉相遇，继续直行（保持航向与航速不变），并持续关注其它船舶的方位。

## 紧急情况下-直航船的行动



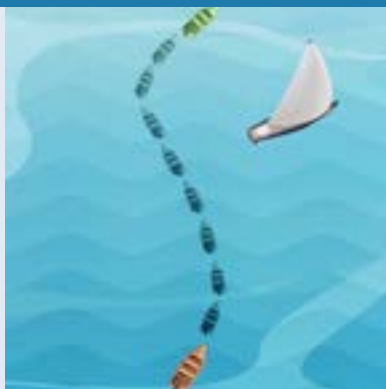
如果让路船未按规定让路，直航船应采取行动避免碰撞！

当发现让路船未采取行动时，直航船必须改变航向和航速，以避免碰撞。  
但在左舷侧有他船的情况下，切忌左转。

## 安全追越



追越其他船舶



安全追越帆船

计划追越一艘在本船前方航行的他船或者帆船时，应避开他船的航道，从其右舷侧或者左舷侧航行，直至最后追越该船！

专业术语|帆船：任何依靠帆而非机器航行的船舶。注：根据准则规定，游艇只有在帆的驱动下航行才可以算作帆船，在发动机的驱动下航行则为机动船。



如果不确定本船是否正在与他船交叉相遇或者追越他船，则假定本船正在追越他船。

## 船舶之间的责任

准则18规定了船舶之间的责任以及对让路船的要求。总结如下：



渔船在航时应给下述船舶让路：

1. 失控船舶
2. 操纵性能受限的船舶



失控船舶较以下船舶享有优势：

1. 机动船
2. 帆船
3. 渔船
4. 限于吃水船



帆船在航时应给下述船舶让路：

1. 失控船舶
2. 操纵性能受限的船舶
3. 渔船



## 船舶之间的责任

准则18规定了船舶之间的责任以及对让路船的要求。总结如下：



操纵性能受限的船舶较以下船舶享有优势：

1. 机动船
2. 帆船
3. 渔船
4. 限于吃水船



机动船应给下述船舶让路：

1. 失控船舶
2. 操纵性能受限的船舶
3. 渔船
4. 帆船

## 船舶在能见度不良时的行动规则\*

准则19适用于在航行中互相看不见的船舶。所有船舶都应以安全速度航行（考虑能见度不良的情况）。机动船的发动机应随时准备就绪，以便及时操作船只。



在本船前方听到他船明显的雾号，或他船即将迫近本船时，

- 本船应将航速降低到能维持其航向的最低速度；
- 必要时，应停航；
- 任何情况下，都应极其谨慎地航行，直到碰撞风险消除为止。

**\*专业术语|能见度不良：**由诸如雾、雨、霾、沙尘暴、雪等造成的能见度不良的情况。

## 对遇局面

当另外一艘机动船或者帆船在本船的前方对遇或接近对遇而行，且航向稳定，**则本船应朝右舷侧改变航向。**

当不确定时，则以对遇局面而非交叉相遇局面处理。夜间，前后桅灯应排成一条直线或接近一条直线，并显示两侧舷灯。

### 牢记

- 如图所示，如本船是一艘小船，应迅速让路，避免进入他船盲区。
- “蒸汽船”（例：机动船）应给帆船让路。



机动船



帆船

## 优先通行权：渔船

“渔船”指使用网具、绳钓、拖网或者其他限制船舶操纵性能的渔具开展捕捞作业的任何船舶，但并不包括使用曳绳钓或其他不限制船舶操纵性能的渔具开展捕捞作业的船舶。

当两艘机动船交叉相遇并构成碰撞的危险时，有他船在本船右舷的船舶应给直航船让路。



一般的“让路”准则适用于此。



**但一般的“让路”准则不适用于配备拖网**  
（\*或因使用网具、绳钓、拖网或其他渔具使船舶操纵性能受限）的让路船。

## 互见中的船舶：关键点

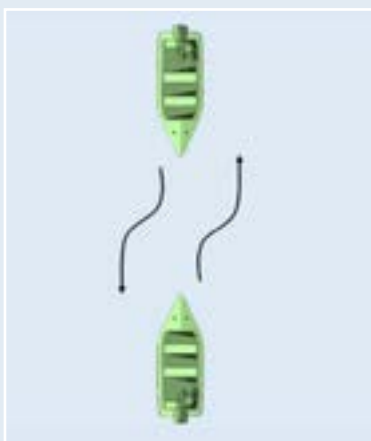


### 两船互见时：

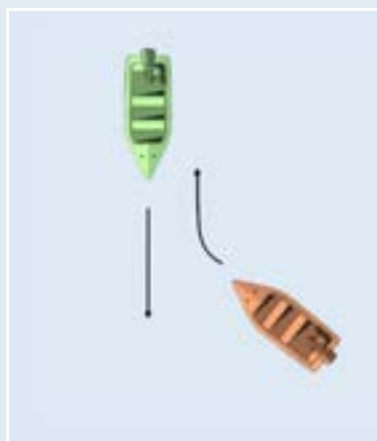
1. 看到他船在本船左舷，谨慎保持航向和航速不变；
2. 看到他船在本船右舷，给他船让路，避免碰撞；
3. 看到前船船尾时，谨慎保持航向和航速不变。

当机动船与帆船相遇时，在被追越之前，帆船始终享有道路优先权。

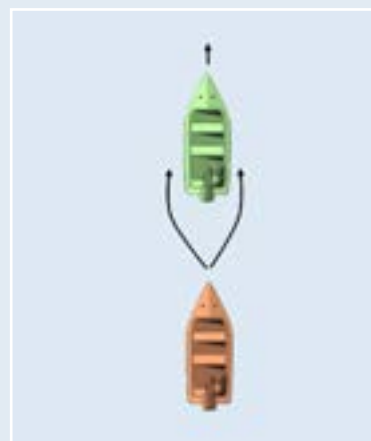
观察右舷方向，向右舷方向让路，向右舷方向转向并保持该航向。



当两艘机动船对遇时，各船均应从本船右舷侧让路（改变航向），从而避免碰撞。



当与另一机动船交叉相遇时，应向本船右舷侧让路（改变航向）。



在安全范围内，船舶可以从任何一侧追越他船。追越他船的船舶应始终避免碰撞他船。

## 紧急情况遇险信号

除遇险并需要救援外，禁止使用或展示以下信号。也禁止使用其它会与下述信号造成混淆的信号。



带红星的信号弹



以雾号器具连续发声



船上的火焰



每隔一分钟鸣炮一次



带有一个黑色圆形和正方形的橙色帆布



国际通用海难求救信号 (SOS)



降落伞式红色突耀火光



无线电“求救信号” (MAYDAY)



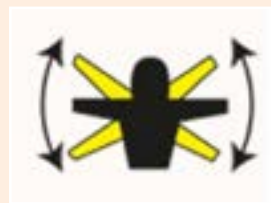
海水染色标志 (任意颜色)



信号旗十一月查理



方形旗帜和圆形



挥舞手臂



无线电报警



无线电话报警



无线电应急示位标



烟雾信号

### 信号/声响

应了解每种声响信号的意义。声响信号必须持续一分钟。

一短声，表示船舶正朝右舷改变航向( . )

二短声，表示船舶正朝左舷改变航向( . . )

三短声，表示船舶正在向后倒退/向船尾方向推进( . . . )

五短声，表示危险或者“警惕！”( . . . . . )

灯号可补充笛号，规则一致：

一闪=一短声=表示“正朝右舷改变航向”



# 日间船舶号型识别

本节展示应当了解的主要号型和旗帜。

无论是航行、锚泊还是搁浅，应使用桅灯信号作为日间号型向他船明确表明本船的状态。日间号型应与夜间号灯相呼应

从日出到日落都应遵守有关号型的规定。



1 锚泊船舶



2 机动帆船



3 拖带他船或者漂浮物的船舶



4 渔船



5 失控船舶



6 搁浅船舶



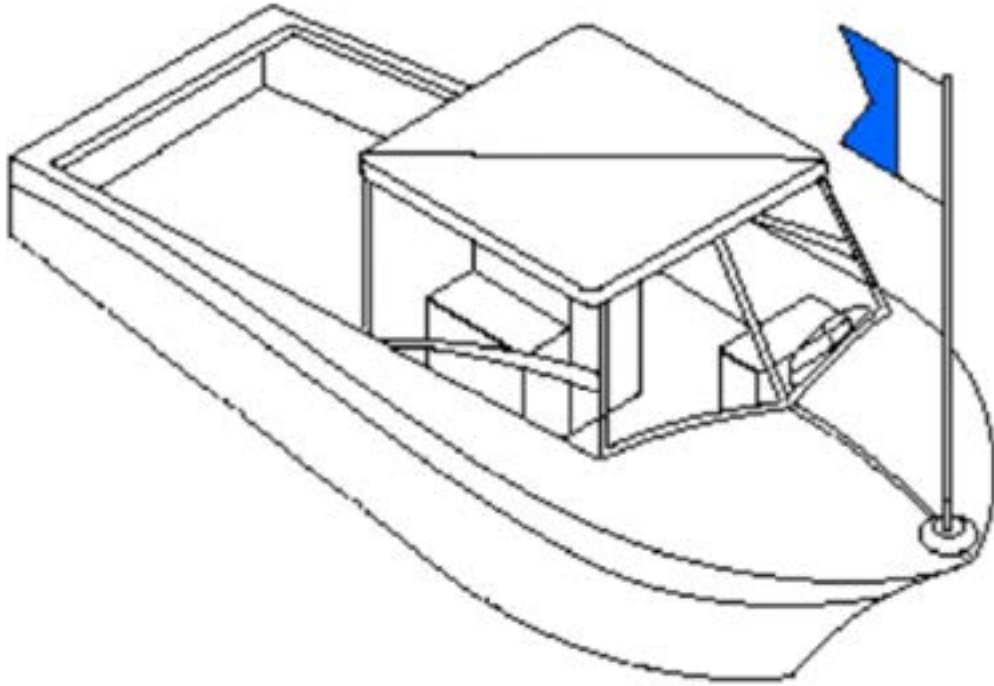
7 操纵性能受限的船舶



8 限于吃水船

## 潜水作业

从事潜水作业的船舶长度不足以（小于12米）展示规定的号灯和号型时，则应展示以下内容



高度不低于1米的国际信号旗“A”的硬质复制品，必须保证全方位可见。

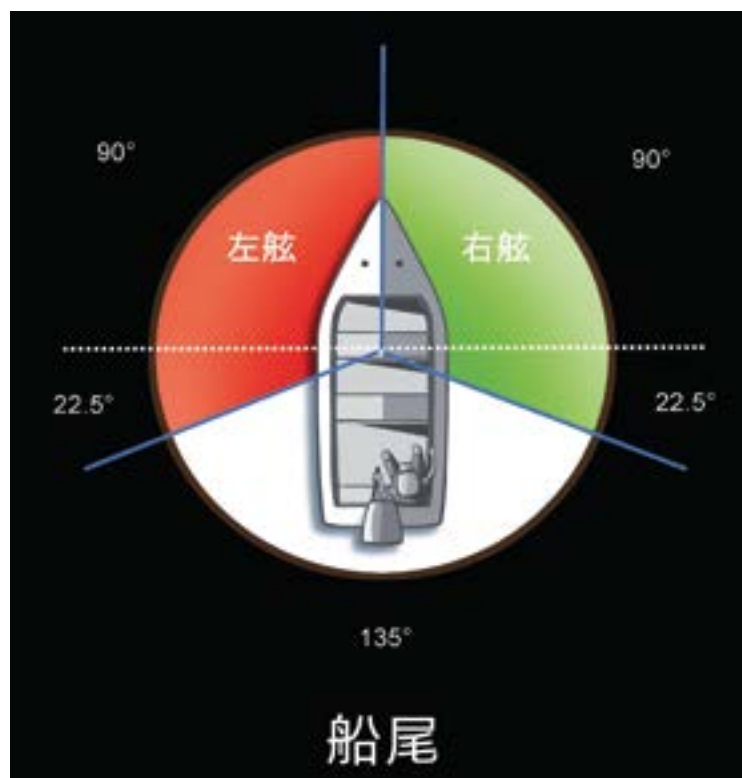




# 夜间船舶号灯识别

必须保持号灯从日落显示到日出，  
确保不会有其它灯光削弱号灯的可见度及显著特征，或妨碍正常的瞭望。

能见度不良时，从日出到日落，号灯也应正常显示。  
号灯必须安装在能够提供最佳夜间视野，使周围船舶可从各个方向观察到本船的位置。



按规定，号灯须在特定距离内可见。详见下表：

号灯类型/船舶长度	<12米	12-20米	20-50米	>50米
桅灯	2海里	3海里	5海里	6海里
舷灯	1海里	2海里	2海里	3海里
尾灯	2海里	2海里	2海里	3海里
拖带灯	2海里	2海里	2海里	3海里
白、红、绿或黄色环照灯	2海里	2海里	2海里	3海里

国际海事组织《一九七二年国际海上避碰规则公约》的附录一详细规定了号灯的位置、密度和其它技术细节。

## 船舶的号灯



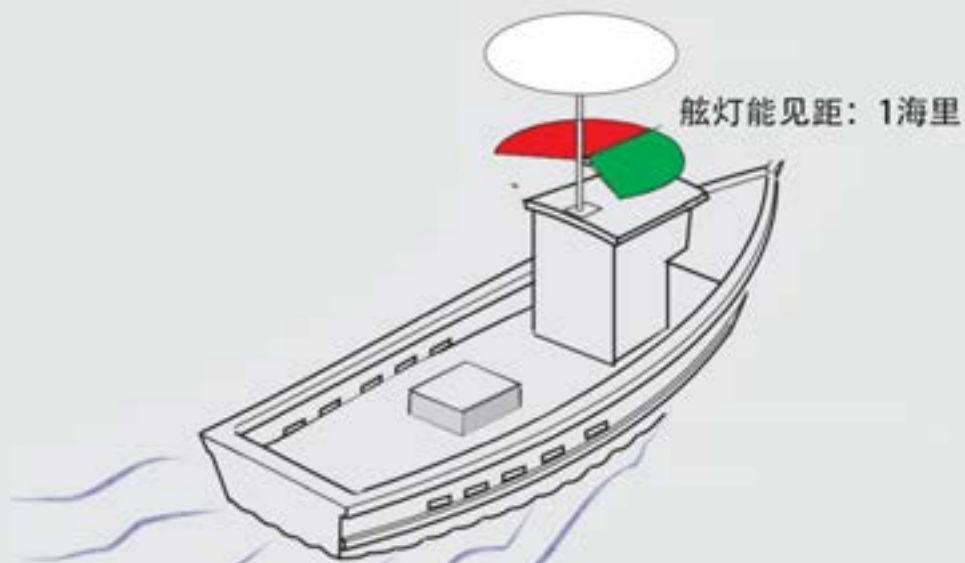
长度小于7米的机动船的号灯。

此类船舶的最高航速不超过7节，可以显示一盏白色环照灯（或舷灯）。

注：长度小于7米，但航速大于7节的船舶，可以显示一盏白色环照灯，但必须显示舷灯。

## 船舶的号灯

白色环照灯能见距：2海里



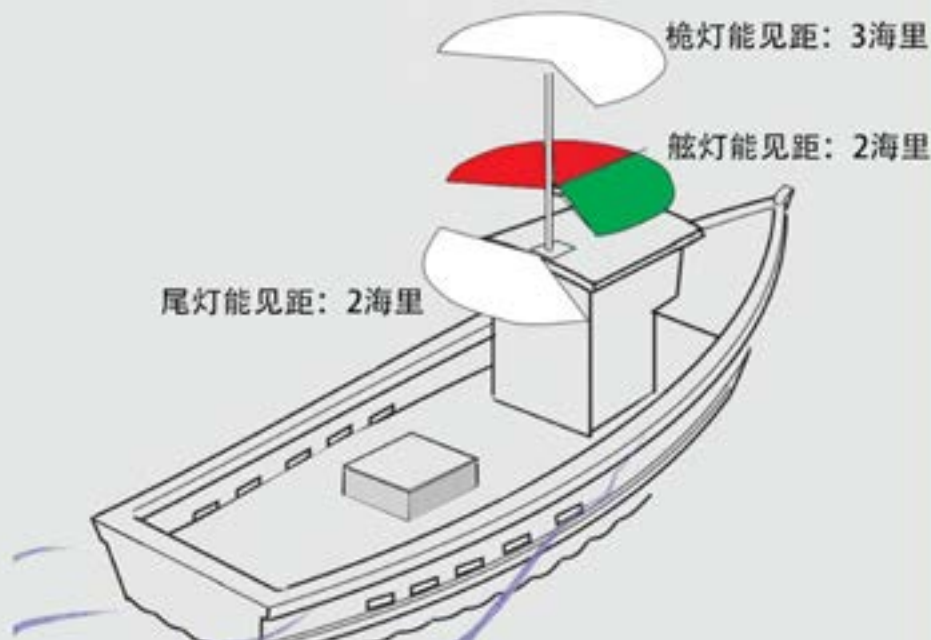
长度小于12米的机动船的号灯。

- 白色环照灯能见距：2海里。
- 舷灯能见距：1海里

桅灯能见距：3海里

舷灯能见距：2海里

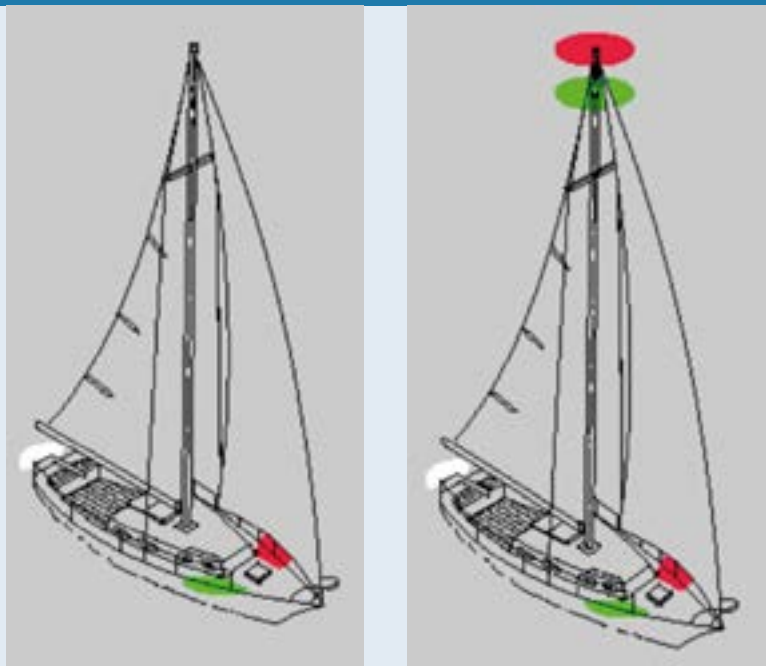
尾灯能见距：2海里



长度在12到20米之间的机动船的号灯。

- 尾灯能见距：2海里。
- 桅灯能见距：3海里。
- 舷灯能见距：2海里。

## 帆船的号灯（仅依靠帆航行的船舶）

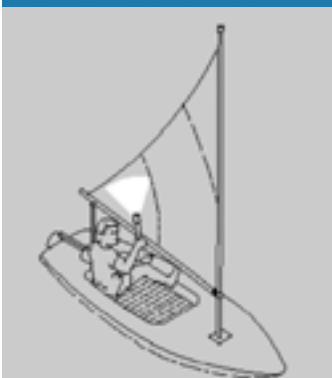


**注：**如果一艘帆船仅靠发动机驱动或者依靠发动机和帆混合驱动，则应显示同等长度机动船的号灯。

在航帆船必须显示两盏舷灯以及一盏尾灯。

长度小于20米的帆船可将上述规定显示的号灯合并成一盏号灯，悬挂在桅顶或接近桅顶的最易见处。在航帆船不仅要显示舷灯，还应在桅顶或接近桅顶处悬挂一个上红下绿的号灯。

## 划桨船/帆船的号灯

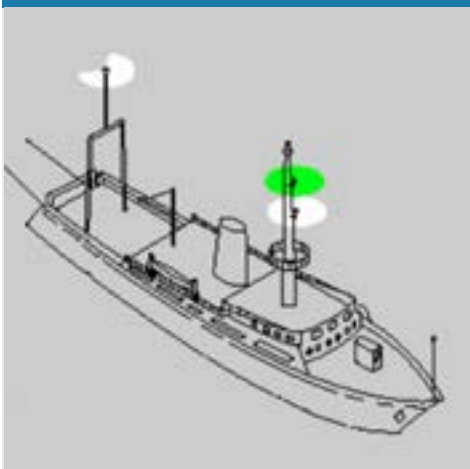


长度小于7米的帆船可用以下方法代替上述规定号灯，即备妥一个白光手电筒或一盏点亮的白灯，并尽早显示，以防碰撞。



划桨船应备妥一个白光手电筒或一盏点亮的白灯，并尽早显示，以防碰撞。

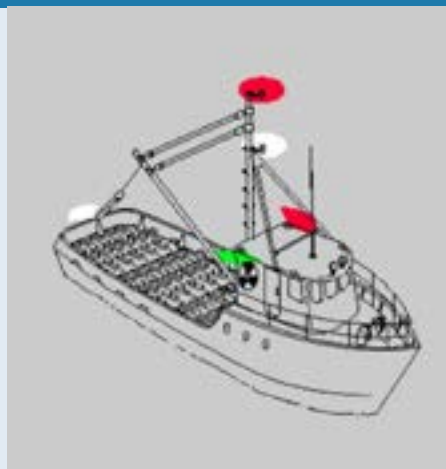
## 渔船



船舶进行拖网作业时，应显示：

- 1 悬挂两盏上绿下白的垂直环照灯；
- 2 在船尾悬挂一盏桅灯，应高于绿色环照灯；
- 3 进行拖网作业的长度小于50米的船舶，可以但不必要在船尾显示桅灯；
- 4 对水移动时，除显示上述规定的号灯外，还应显示两盏舷灯和一盏尾灯。

**注：**当安装有外伸渔具，且其伸出船边的水平距离大于150米时，应朝着渔具的方向显示一盏白色环照灯或一个尖端向上的圆锥体号型。



从事捕捞作业但不进行拖网作业的船舶：

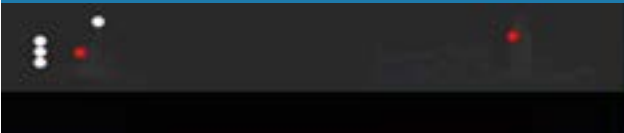
- 1 悬挂两盏上红下白的垂直环照灯；
- 2 对水移动时，除显示上述规定的号灯外，还应显示两盏舷灯和一盏尾灯。



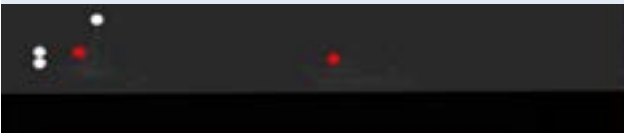
# 号灯合集

国际海事组织《一九七二年国际海上避碰规则公约》的第20-30条规则均与号灯和号型有关。

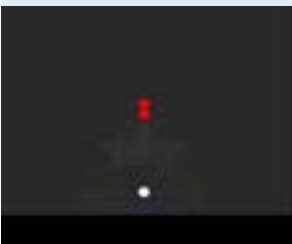
## 号灯：拖船



号灯：长度大于200米拖船 — 左舷侧相遇



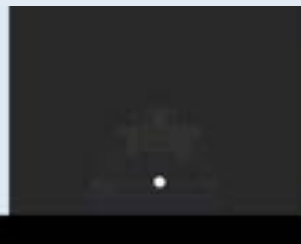
号灯：长度小于200米拖船 — 左舷侧相遇



船尾：失控船舶



船尾：操纵性能受限的船舶



船尾：锚泊船舶

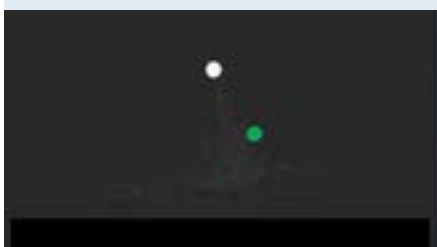


船舶

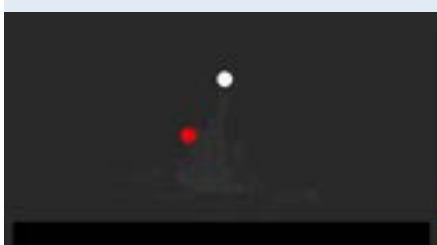
## 号灯：拖船 — 从左舷侧穿越到右舷侧



长度小于50米的船舶：对遇

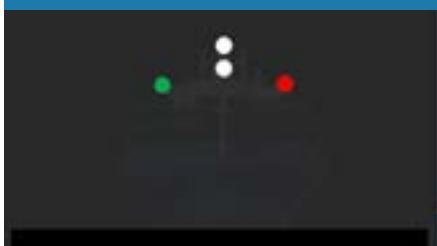


长度小于50米的船舶：右舷侧相遇

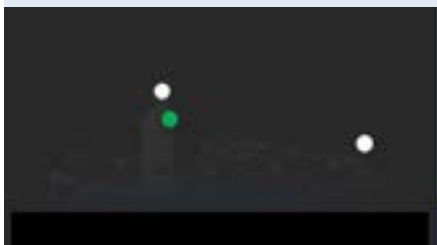


长度小于50米的船舶：左舷侧相遇

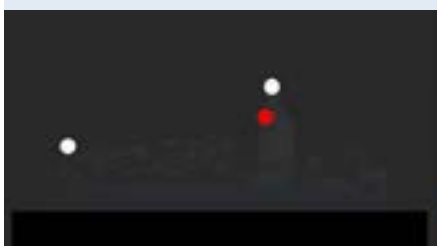
## 号灯：长度大于50米的船舶



长度大于50米的船舶：对遇



长度大于50米的船舶：右舷侧相遇



长度大于50米的船舶：左舷侧相遇

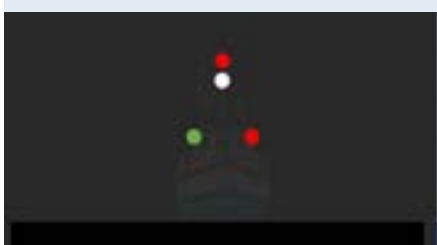
## 号灯：渔船



渔船：右舷侧相遇



渔船：左舷侧相遇



渔船：对遇

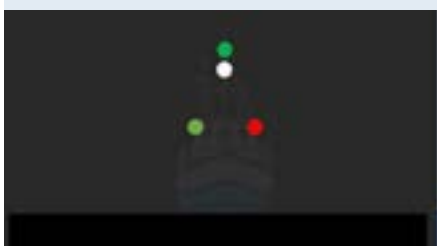
## 号灯：拖网渔船（长度小于50米）



拖网渔船（长度小于50米）：右舷侧相遇



拖网渔船（长度小于50米）：左舷侧相遇



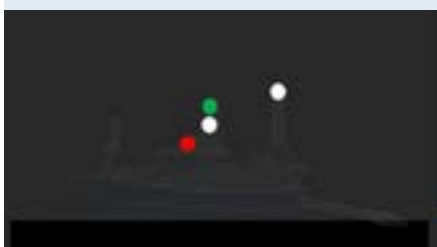
拖网渔船（长度小于50米）：对遇



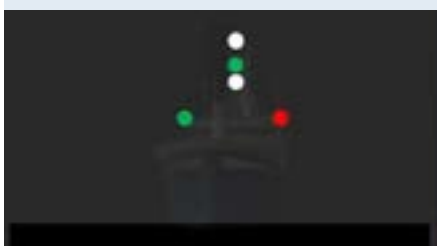
## 号灯：拖网渔船（长度大于50米）



拖网渔船（长度大于50米）：右舷侧相遇



拖网渔船（长度大于50米）：左舷侧相遇



拖网渔船（长度大于50米）：对遇

## 号灯：帆船



帆船：左舷侧相遇

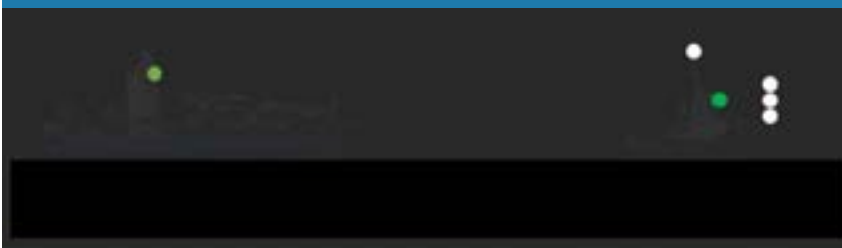


帆船：右舷侧相遇

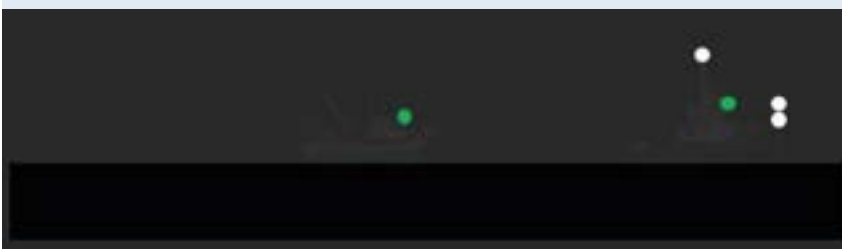


帆船：对遇

## 号灯：拖船——从左舷侧穿越到右舷侧



拖船（拖绳长度大于200米）



拖船（拖绳长度小于200米）

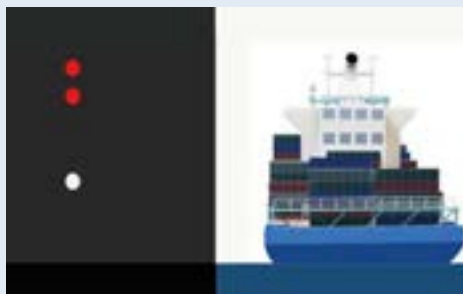


## 号灯：失控船舶

失控船舶是指：由于特殊情况操纵性能受到限制而无法给他船让路的船舶。失控船舶应当显示：



船首灯：船舶航行中



尾灯：船舶航行中

- 1 在最易见处，放置两盏红色垂直环照灯
- 2 对水移动时，显示两盏舷灯和一盏尾灯

## 号灯：操纵性能受限船舶

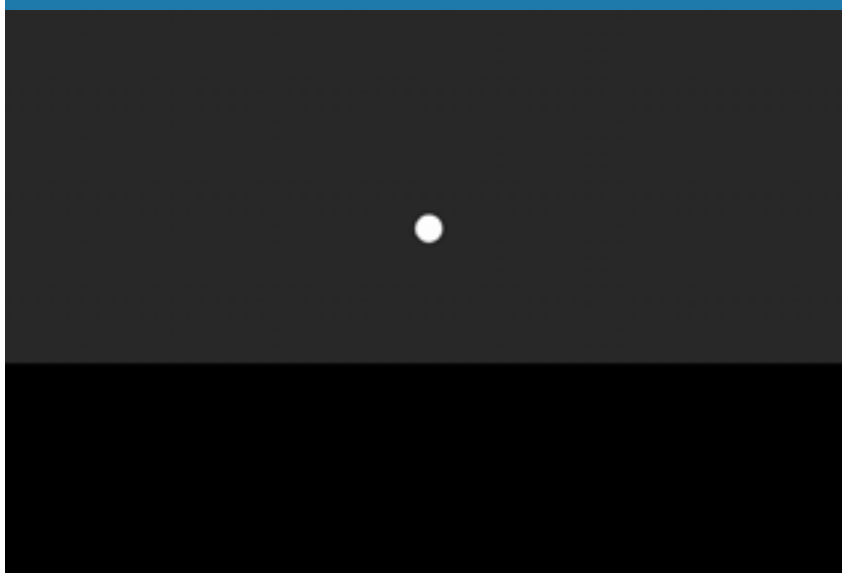


尾灯：船舶航行中

### 操纵性能受限船舶应显示：

- 1 在最易见处，放置三盏垂直环照灯。最高和最低处应当是红色环照灯，中间应为白色环照灯。
- 2 对水移动时，除显示以上规定的号灯外，还应显示桅灯、舷灯以及尾灯。

## 号灯：锚泊船



从各方向均可观察到的锚泊船号灯（长度小于50米的船舶）

长度小于50米的船舶应在最易见处显示一盏白色环照灯

### 锚泊船应在最易见处显示：

- 1 在船首放置一盏白色环照灯
- 2 在船尾或接近船尾处，放置一盏低于上方号灯的白色环照灯

## 号灯：搁浅船舶

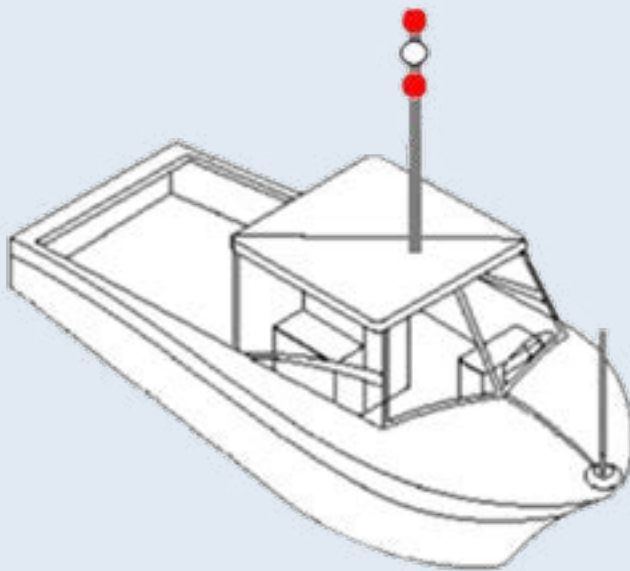


搁浅船舶号灯（左舷侧相遇）

搁浅船舶除要显示锚泊船舶应显示的号灯外，还应显示：

- (1) 放置两盏红色垂直环照灯

## 号灯：从事潜水作业的船舶

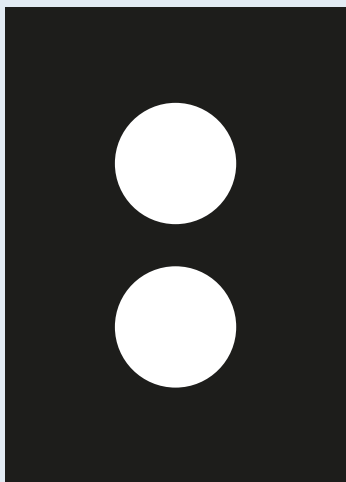


从事潜水作业的船舶，无论长度大小，只要无法显示第27条准则规定的号灯和号型时，则应当显示下述号灯：

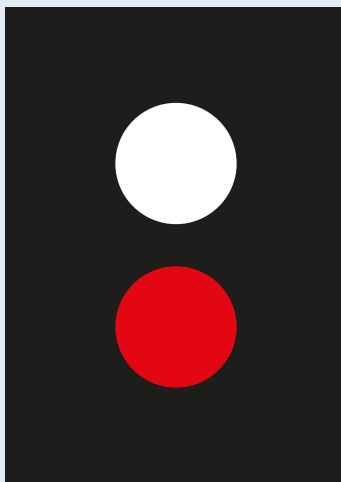
在最易见处放置三盏垂直环照灯，最高处和最低处应为红色，中间应为白色。

## 号灯：在邻近处作业的渔船（附录2）

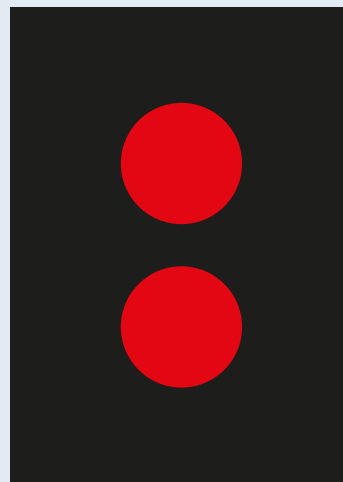
除第26条准则规定显示的号灯外，在邻近处作业的渔船还应放置垂直号灯，其高度要低于第26条第2款第1项和第3款第1项规定的号灯的位置。确保其能见距至少为1海里，但不超过第26条准则规定的号灯的能见距。



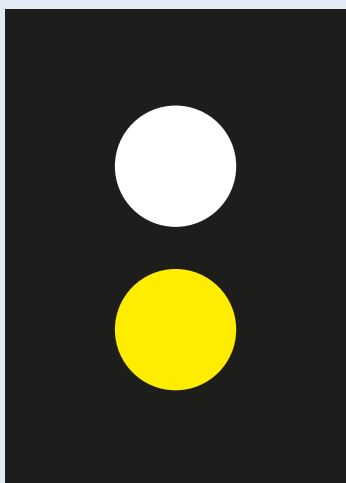
拖网渔船的信号：起网



拖网渔船的信号：放网



拖网渔船的信号：障碍物挂网



围网渔船的信号：号灯应每秒钟交替闪烁一次，且明暗历时相同。号灯应仅在渔船的操纵性能因进行捕捞作业而受其渔具限制时才能显示。



此外，从事双拖网作业的船舶，需朝向本双拖网中的另一船舶照射探照灯



# 航标和浮标

航标和浮标是一种“交通信号”，指引船舶操作员安全通过航道。

航标和浮标可以标识危险或者被控制的区域，并指示方向和提供信息。

侧面标的位置用于界定航道边界，并指明方向。根据捕捞位置有两种航标体系。

## 航标：A体系



**红色和红灯** 当船舶从公海进入航道或逆流而上时，该类浮标标志船舶左舷侧的航道边界。



**绿色和绿灯** 当船舶从公海进入航道或逆流而上时，该类浮标标志船舶右舷侧的航道边界。

A体系：欧洲、非洲、亚洲多数地区、澳大利亚和新西兰地区的航标

## 航标：B体系



**红色和红灯** 当船舶从公海进入航道或逆流而上时，该类浮标标志船舶左舷侧的航道边界。



**绿色和绿灯** 当船舶从公海进入航道或逆流而上时，该类浮标标志船舶右舷侧的航道边界。

B体系：北美、南美、日本、韩国以及菲律宾地区的航标

## 航行港口和航道



红色和绿色或者红灯和绿灯组合通常放置在河道岔路口，标志颜色在上的航道为主要航道/推荐航道。



红色和白色航标通常放置在河道中央，标志河道可安全通行，以及各方向的航道畅通无阻。



例如：B体系如图示

## 其它浮标



### 锚泊浮标

黄色浮标和一个黑色锚，用于标示特定锚泊区域的外边缘。



### 系泊浮标

黄色浮标（商船用），用于系泊和固定船舶。



### 潜水浮标

阿尔法旗 红色旗沿旗杆从左上角到右下角画有一条白色斜线。



### 潜水浮标

潜水者下潜旗帜 休闲潜水者会在潜水区域放置一个白蓝的阿尔法旗。





# 小型渔船海上航行准则

## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》

培训者指导手册  
2020年12月

# 培训课程材料概览

渔业安全基金会 (FISH Safety Foundation) 编纂了《培训者指导手册》，作为 PPT 文件《小型渔船海上安全：航行准则》的补充材料，使用的参考文献如下：

- 国际海事组织 (IMO) 《一九七二年国际海上避碰规则公约》；
- 《联合国粮农组织负责任渔业技术准则1号，增补3 — 捕捞作业：提高渔业部门海上安全的最佳实践》提供的标准和建议 (<http://www.fao.org/3/a-i4740e.pdf>)；
- 其它相关的国际海事组织、国际劳工组织以及联合国粮农组织安全守则、海事航行准则、建议及国际协议，例如：《粮食安全和扶贫背景下保障可持续小规模渔业自愿准则》(SSF 准则)，特别是其中的 6.16 至 6.18 条，要求各国采用符合联合国粮农组织、国际劳工组织以及国际海事组织在小规模渔业捕捞作业与海上安全方面国际指导原则的措施。

此次课程的培训材料包含 PPT 文件、《培训者指导手册》(本文件)、25 张海报和 30 张贴纸。此外，补充材料中还包含两个网上学习材料。其一，PPT 文件的电子文档；其二，“知识测验”，供渔民回答问题，如：“当观察到……，应当采取什么措施？”

所有的培训材料十分全面且有助于培养学习意识。例如，PPT 文件中包含所有的海报，可以帮助学员巩固学习经验。PPT 文件中还包含了所有的贴纸，所以学员可以进一步加深学习印象。

贴纸一共有 30 张，以夜晚模式和白天模式对比的形式共同呈现。设计贴纸的初衷是为了渔民可将其贴在渔船上并帮助其在夜间识别渔船的真实情况，同时还可用于进一步加深学员的学习印象。

## 注：

- 尽管课程设计要符合学员的文化水平（及其它问题），但是由于《一九七二年国际海上避碰规则公约》是一个法定标准，因此培训方法也需符合该标准。公约适用于所有船只，无论船只大小，都必须时刻遵守。
- 协助培训者教授课程，清楚、正确地传达信息也十分重要。因此，课程设计了内容详实、十分全面的PPT文件，以便为培训者和学员提供指导。
- 培训者可以口头授课，也可以用便于学员理解的方式简化教授相关信息。同时，还可以通过视频展示一些应当采取的行动及其它操作。
- 如前所述，网上学习的资料主要聚焦于对知识的实用测验。海报和贴纸同样非常实用，二者有助于学员理解相关信息。
- 最后，注意：如果本课程中介绍的内容与各国国内法律和惯例不一致，应遵守各国国家法律和惯例，以各国国内的海上交通规则为准。

欢迎大家对此次培训材料进行反馈以及提出进一步的修改建议。

## 如有反馈/建议，请联系：

艾瑞克·霍利迪 (Eric Holliday)

渔业安全基金会

[eric.holliday@fishsafety.org](mailto:eric.holliday@fishsafety.org)

+64 27 7333 611

[www.fishsafety.org](http://www.fishsafety.org)

渔业安全基金会是一个非营利国际组织，致力于提升商业捕捞业的海上安全水平。我们致力于提供相关的实践教育、资源获取渠道，并且致力于在世界上最危险的行业内宣传正面安全文化。



# 课程概览/目的

课程名称	“小型渔船海上航行准则”		
课程预期成果	按照海事避碰规则驾驶渔船	语言	英语
课程目的	<p>本课程开设对象是期望通过学习并遵守“航行准则”能够安全驾驶小型渔船的人员。</p> <p>达标人员：</p> <p>可以识别：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 船舶号灯</li> <li>• 日间号型</li> <li>• 声响信号</li> </ul>		
课程时长* *详见第7页	<p>全天培训（8小时）及测试（90分钟）</p> <p>培训（培训者进行PPT文件讲解/问答）及网上学习（或实践）测试</p>		
课程类别	渔业/海事>航行及航海驾驶技术		
课程准入要求	有相关的航海/捕捞经验者优先，但相关经验并非必要条件		
知识及理解	透彻了解经修订的《一九七二年国际海上避碰规则公约》的内容、应用和意图		
所需设备	培训室、电脑、投影仪、屏幕，以及用于实际解释避免碰撞行动的操作台；海报/贴纸		
要求	积极参与、全面理解		
结课证书	“结课”证书及“基本能力”证书		

# 预期成果及合格要求

---

## 预期成果1

### 识别船舶号灯、日间号型及声响信号

#### 合格要求

- 1.1 所有类型船舶的号灯及日间号型均需与经修订的《一九七二年国际海上避碰规则公约》中的规定一致。
- 1.2 所有类型船舶所听到的雾号均需与经修订的《一九七二年国际海上避碰规则公约》中的规定一致。

## 预期成果2

### 演示海上船舶确定并降低碰撞风险的过程

#### 合格要求

- 2.1 经修订的《一九七二年国际海上避碰规则公约》规定的船舶应负的责任和应采取的行动。包括：互见中的船舶以及能见度不良时船舶的行动，相互影响的所有类型的船舶之间的责任以及所需采取的行动的性质。
- 2.2 使用罗盘方位、相对方位、雷达及视觉来识别可能会发生碰撞的情况。包括：日间、夜间以及能见度不良的情况。
- 2.3 据经修订的《一九七二年国际海上避碰规则公约》，应按照能够降低碰撞风险的方式驾驶船舶。包括：瞭望、安全航速、狭水道、对遇、交叉相遇、追越、让路船的行动及直航船的行动。
- 2.4 操纵声响信号的规定与显示需与经修订的《一九七二年国际海上避碰规则公约》中的规定一致。
- 2.5 在能见度不良的情况下，采取防止碰撞的预防措施需与经修订的《一九七二年国际海上避碰规则公约》中的规定以及船舶操作程序一致。包括：航速、雾号、瞭望及号灯。

# 讨论的话题/演示要求/内容

---

- 提供准则背景。
- 说明按照准则应负的责任：
  - “航行规则”适用于所有船只！
  - 船员需了解航行准则的内容及其真正含义。
  - 船员必须时刻遵守这些准则！
- 举例说明有必要违背准则的情况。
- 说明适用于整个准则的通用术语定义。
- 解释“适当的瞭望”及“全面评估情况及碰撞风险”。
- 解释准则5的内涵：
  - 解释安全航速的含义；
  - 说明如何解释“适当和有效的行动”及“在适合当时情况和条件的距离内”；
  - 说明确定安全航速需考虑的因素；
  - 解释能见度是如何影响安全航速的。
- 解释碰撞风险的含义。
- 说明适当运用所有感官确定是否存在碰撞风险。
- 解释在信息不足的情况下做出假设存在危险，并分别举例说明能见度正常及能见度不良的情况。
- 运用实例说明规划不当可能导致忽视对不断发展的情况的评估。
- 运用实例说明，据准则8以下行动可以避免碰撞风险：
  - 尽早积极采取大幅度行动，以向他船明确本船意图；
  - 本船改变航向；
  - 安全距离航行通过他船；
  - 检查所采取的行动是否有效；
  - 减速；
  - 让路。
- 说明如何在狭水道内航行。
- 说明小船及帆船在狭水道内的航行方式。
- 说明渔船应采取的行动。
- 说明对船舶的要求：
  - 锚泊船舶
  - 渔船

- 说明长度小于20米的船舶或者帆船不能阻挡在同一航道内的机动船的安全航行。
- 解释什么是“互见中的船舶”。
- 利用显示正确的信号或号灯模型、号灯模拟器或其他方式（如可行），演示为避免与互见中的船舶发生碰撞应采取的正确行动。
- 解释如何确定何种情况下一船为追越船舶。
- 比较追越船舶为避免碰撞采取的各种行动。
- 解释准则14：对遇局面的运用。
- 解释若条件允许，为什么让路船在交叉相遇的情况下需避免横越他船前方。
- 解释准则16与准则8在让路船的行动方面的关联。
- 解释在多于两艘船舶之间存在碰撞风险的情况下，让路船的位置。
- 解释如何决定直航船何时采取避碰行动。
- 说明直航船应采取的行动。
- 说明直航船必须采取的避碰行动。
- 说明以下四种可能发生的碰撞情况：
  - 远距离航行的情况下，有潜在碰撞风险之前，两艘船舶均可自由航行；
  - 若存在碰撞风险，让路船需采取行动让路，他船则保持航道和航速不变；
  - 让路船未采取恰当行动；
  - 仅让路船采取行动，仍不能避免碰撞风险。
- 参考准则18及准则3，解释船舶之间的责任。
- 解释准则19的运用。
- 对比准则6及准则9对确定安全航速的解释。
- 利用模型、操纵板或类似工具，演示能见度不良时，如何确定是否存在碰撞风险，以及如何采取恰当行动以避免碰撞。
- 说明有关号灯及号型的准确运用。
- 说明准则22规定的号灯的能见距离。
- 识别所有类型的船舶显示的号灯和号型，以及其所表明行动及环境，包括开展捕捞作业的邻近渔船的附加信号。
- 说明号灯的位置、间距及遮板。
- 说明按准则需显示的号型。
- 说明互见中的船舶应显示的声响信号。
- 说明在或者靠近能见度不良的区域时，船舶应显示的声响信号。
- 说明为获得注意应显示的信号。

# 课程时长/计划

可根据学员的需求以及培训者/培训人员的能力灵活使用该课程。

最佳培训课程大纲如下：

**第一天：** 培训者授课环节：（全天）播放PPT文件，鼓励利用互动性实例以及各样的船舶/模型/剪纸解释航行准则并测试学员对准则的理解程度。

为测试学员对号灯的理解，可以打印号灯合集贴纸（一组一套），把贴纸当作纸牌，将日间号灯和夜间号灯区分开并打乱，让小组间进行正确匹配贴纸的比拼（共30张）。

**第二天：** 测试环节：测试可以第一天后直接进行，也可以之后进行。网上的“测试”模块必须完成并提交给培训者。第一天讨论的所有信息均可在网上学习资料的一个单独模块查阅到，可作学习参考。所以测试基本上是“开卷考试”。

如果个人无法进行或者使用网上学习，培训者可以通过该项目对学员进行一对一培训。

课程大纲：第一天

章节	幻灯片	任务	时间
课程介绍	1 - 3	培训者介绍	20分钟
通识	4 - 23	演示和实践	100分钟
日间识别 [号型]	24 - 28	演示	30分钟
夜间识别 [号灯] 1	29 - 65	演示	90分钟
午休			
夜间识别 [号灯] 2		实践练习	120分钟
航标和浮标	66 - 69	演示和实践	30分钟
总结	70 - 71	培训者总结	30分钟



## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》总结（国际海事组织官网）：

《一九七二年国际海上避碰规则公约》的编纂目的是为了更新并替代《一九六零年国际海上避碰规则公约》，后者与《一九六零年国际海上人命安全公约》（1960 SOLAS Convention）同时通过决议。

通过日期：1972年10月20日；生效日期：1977年7月15日。

《一九七二年国际海上避碰规则公约》最重要的创新点在于承认分道通航制——准则10规定了如何确定安全航速、碰撞风险以及船舶在或者接近分道通航时应采取的行动。

1967年，多佛尔海峡（Dover Strait）首次确立了分道通航制。起初，分道通航制是自愿遵守的，但是1971年，国际海事组织大会通过了一项决议，即所有的分道通航制都必须遵守，此后《一九七二年国际海上避碰规则公约》再次明确了这一义务。

## 技术规定

《一九七二年国际海上避碰规则公约》共六章，41个准则：第一章——总则；第二章——驾驶和航行规则；第三章——号灯和号型；第四章——声响和灯光信号；第五章——豁免；第六章——检验公约条款的遵守情况。其还包括了四个附录，主要涉及号灯和号型及其定位和技术要求；声号设备；开展捕捞作业的邻近渔船的附加信号；国际遇险信号。

### 第一章——总则（准则1-3）

准则1说明公约内准则适用于所有在公海或者与公海相通的可由海船航行的水域上的所有船舶。

准则2规定了船长、船舶所有人及船员按准则要求应承担的责任。

准则3则定义了相关专业术语。

### 第二章——驾驶和航行规则（准则4-19）

#### 第一节——能见度正常时船舶的行动（准则4-10）

准则4说明本节适用于能见度正常时的情况。

准则5要求“所有船舶都应时刻通过视觉、听觉等所有可行的方式对周围情况及条件保持适当的瞭望，以对周围情况和碰撞风险进行全面的评估。”

准则6有关于安全航速。准则6要求“船舶始终保持安全航速航行……”。准则6说明了确定安全航速应当考虑的因素。其中有几条特别提到了配备有雷达的船舶。

准则7进一步强调了使用“所有可行方法”的重要性。准则7与碰撞风险相关，并警告“不应在信息不足，尤其在缺乏雷达信息的情况下做出假设”。

准则8规定了为避免碰撞应采取的行动。

准则9规定船舶沿狭水道航行时，“在安全及可行的情况下，应尽量靠近本船右舷的水道（即航道的外缘）航行。”准则9还规定长度小于20米的船舶或帆船不应妨碍“只能在狭水道以内安全航行的船舶”前的航道。

该准则还禁止船舶穿越狭水道，“如果船舶穿越狭水道会阻碍只能在狭水道以内安全航行的船舶的航行”。1987年对公约的修订将“不造成阻碍”的情况列入了准则8。新增段落（6）强调禁止阻碍他船航行的船舶应尽早采取行动，以留出足够的空间，便于他船安全航行。驾驶和航行准则还规定，若存在碰撞风险，此类船舶应采取同上行动以避免碰撞。

准则10中的碰撞规则涉及该组织通过的船舶在或者接近分道通航区域的行动。根据《国际海上人命安全公约》第五章（航行安全）第8条，国际海事组织是唯一有权处理有关船舶航线的国际措施的组织。

1981年，国际航行学会联合会（International Association of Institutes of Navigation）的一项研究证实了分道通航制的有效性。研究表明，1956-1960年，多佛尔海峡的船舶碰撞事件达60件，但20年后，通过实施分道通航制，碰撞事件减少到16件。

而其他没有实施分道通航制的水域，船舶碰撞事件大幅增加。分道通航制会定期更新，针对变化的航道状况，会在必要时修订现有的制度。为了尽快完成这一工作，国际海事组织授权海事安全委员会（MSC）代表本组织通过并修订分道通航制。

准则10规定船舶在穿越航道时，“应尽可能与分道的总流向成直角”，这有助于其它船舶明确该船行动意图和航道，并有助于该船尽快穿越航道。

渔船“不应妨碍在同航道行驶的任何船舶的通行”，但仍可以开展捕捞作业。该规定也符合准则9的规定，即“开展捕捞作业的渔船，不应妨碍狭水道内任何其它船舶的通行”。1981年对该准则进行了修订。准则10增加了两段新的内容：“为在分道通航时安全通航采取行动”或铺设电缆致使操纵性能受限的船舶可以不遵守以上规定。

1987年再次对该准则进行了修订。修订后的准则强调准则10适用于国际海事组织通过的分道通航制，但是并没有免除其他任何船舶在其他准则规定下的义务。准则10也明确了船舶在按规定穿越航道时，应尽可能与分道的总流向成直角。1989年修订后的准则19进一步明确了船舶或可利用“沿岸通航带”。

## 第二节 — 互见中的船舶的行动（准则11-18）

准则11说明本节适用于互见中的船舶。

准则12说明两艘帆船互相靠近时应采取的行动。

准则13有关追越 — 追越他船的船舶，应避开他船的航道。

准则14规定了对遇局面。准则15规定了交叉相遇的情况。准则16规定了让路船应采取的行动。

准则17规定了直航船的行动，包括“在发现让路船未按规定采取恰当行动时，直航船需要采取行动，以避免碰撞”。

准则18规定了船舶之间的责任及对让路船的要求。

## 第三节 — 能见度不良时船舶的行动（准则19）

准则19说明在考虑当时的环境和能见度不良的情况下，所有船舶都应以安全速度

航行。本船通过雷达探测到他船时，应确定是否存在碰撞风险，若存在碰撞风险，应采取避碰行动。本船听到他船雾号时应将航速降到最低。

### 第三章 — 号灯和号型（准则20-31）

准则20说明号灯应该从日落显示到日出。准则21说明了其定义。

准则22规定了号灯的能见距离 — 说明了根据船舶类型，号灯的最短能见距离（单位：海里）。

准则23规定了在航机动船应显示的号灯。

准则24规定了拖船和推船应显示的号灯。

准则25规定了在航帆船和划桨船的号灯要求。

准则26规定了渔船的号灯要求。\*注：本准则应与附件二“开展捕捞作业的邻近渔船的附加信号”一并阅读（附于文后）。

准则27规定了失控船舶及操纵性能受限船舶的号灯要求。

准则28规定了限于吃水船的号灯要求。

准则30规定了锚泊船舶及搁浅船舶的号灯要求。

准则31规定了水上飞机的号灯要求。

### 第四章 — 声响和灯光信号（准则32-37）

准则32定义了号笛、短声和长声。

准则33规定了长度为12米或12米以上的船舶应配备一个号笛和一个号钟，长度为100米或100米以上的船舶除配备一个号笛和一个号钟外，还应再配备一个号锣。

准则34规定了用号笛或号灯表示操纵和警告信号。

准则35规定了在能见度不良时应发出的声响信号。

准则26规定了为引起注意应显示的信号。

准则27规定了遇险信号。

### 第五章 — 豁免（准则38）

准则38说明符合《一九六零年国际海上避碰规则公约》并在《一九七二年国际海上避碰规则公约》生效时已建成或已在建造的船舶可在特定时期内免于遵守新增订的号灯和声响信号要求。

### 第六章 — 检验公约条款的遵守情况。

2013年通过的准则增订了对公约缔约方的强制审核。

准则39作出相关定义。

准则40规定了缔约方应按照《使用细则》（Code）履行本公约所规定的义务和责任。

准则41说明了各缔约方都应接受国际海事组织的定期审核以核查公约的遵守情况。

## 附录

《一九七二年国际海上避碰规则公约》包含四个附录：

附录1 — 号灯和号型及其定位和技术要求

附录2 — 开展捕捞作业的邻近渔船的附加信号\*(全文见下文)

附录3 — 声号设备设备的技术要求

附录4 — 国际遇险信号列出了表明遇险或需要救助的遇险信号

## 附录2：开展捕捞作业的邻近渔船的附加信号

鉴于渔业部门的具体要求，附录2全文如下：

### 1. 通则

如按照第二十六条4款显示，本附录中所述的号灯则应放置在最易见处，且号灯之间的距离最小为0.9米，但号灯的位置要低于第二十六条2款（1）项及3款（1）项中规定的位置。号灯的能见距离至少为1海里，但不超过第26条准则规定的号灯的能见距离。

### 2. 拖网渔船的信号

（1）开展拖网作业的船舶，无论使用海底或深海渔具，均应显示：

（i）放网时：两盏白色垂直环照灯；

（ii）起网时：两盏垂直环照灯，上白下红；

（iii）障碍物挂网时：两盏红色垂直环照灯。

（2）开展双拖网作业的各船舶均应显示：

（i）夜间：需朝向本双拖网中的另一船舶照射探照灯；

（ii）当放网或起网或障碍物挂网时：按附录第2款(1)项规定的号灯。

（3）长度小于20米的开展拖网作业的船舶，无论使用海底或深海渔具还是开展双拖网作业，可视情况显示本段(1)或(2)中规定的号灯。

### 3. 围网渔船的信号

开展围网作业的渔船应显示两盏黄色垂直环照灯。号灯应每秒钟交替闪烁一次，且明暗历时相同。号灯应仅在渔船的操纵性能因开展捕捞作业而受其渔具限制时才能显示。

## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》及渔船

《一九七二年国际海上避碰规则公约》规定了开展不同捕捞作业的渔船应显示的具体号灯及日间信号，以及在不同的情况下享有优先通行权的船舶类型。

“开展捕捞作业的渔船”指使用网具、绳钓、拖网或者其他限制船舶操纵性能的

渔具开展捕捞作业的任何船舶，但并不包括使用曳绳钓或其他不限制船舶操纵性能的渔具开展捕捞作业的船舶。

一般而言，帆船和机动船均须给渔船让路。但是，以下情况例外：

- 开展捕捞作业的渔船，不应妨碍狭水道内任何其它船舶的通行。
- 在分道通航区 —
  - 开展捕捞作业的渔船“不应妨碍在同航道行驶的任何船舶的通行”。
  - 除穿越船舶或者驶进或驶出通航分道的船舶外，船舶通常不应进入分道通航区或穿越分隔线，除非在分道通航区内开展捕捞作业。
- 在航开展捕捞作业的渔船应尽可能给以下船舶让路：
  - 失控船舶；
  - 操纵性能受限的船舶

从事不同类型的捕捞作业的渔船应显示的号灯和信号会在后面详细说明。

## 最重要的准则：细节讨论

### 《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则2：责任 承担责任

准则2是一条十分关键的准则，但经常遭误解。准则2与多数《一九七二年国际海上避碰规则公约》中的准则都不同，因为它并不是告诉船员应该做什么或者什么时候做什么。相反，准则2强调船员对自己的行为负责，船员应立即决定采取行动以遵守准则。

准则2要求船员为本船舶和邻近船舶的安全负责。船员不仅有责任遵守《一九七二年国际海上避碰规则公约》，还有责任采取一切必要措施避免船舶碰撞及航行中的危险。

- 第二条第1款要求船员遵守准则及“船员惯例”。这意味着船员需常常运用常识进行判断。

- 第二条第2款经常为人误解，所以请仔细阅读。第二条第2款要求仅当违背准则是避免直接碰撞危险的唯一方法时才可以违背准则。但是，多数情况下，只有正确的运用准则才能保证船舶避免危险。第二条第2款绝不是不遵守准则的托词。

准则2拒绝找借口！该准则是用非常严谨的英语语言所写的，所以请仔细阅读，以保证船员透彻理解其概念。时常反思：

- 这种情况下，按照准则2应该怎么做？
- 按照准则2应该做什么？

总结：船员始终有责任遵守《一九七二年国际海上避碰规则公约》，并避免船舶碰撞。

## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》 准则5：瞭望

### 保持瞭望

在《一九七二年国际海上避碰规则公约》所有的准则中，准则2和准则5是最重要的准则。

准则5虽简短，但包含两个关键元素：

- 船员必须关注所有的情况 — 运用所有感官、所有人员及可用的设备，不仅仅通过驾驶台的窗户观察，还要观察船舶周围的情况。必须保证有船员时刻瞭望。如果天气或者船舶周围的情况令人担忧，需要更多船员进行瞭望时，则必须毫不犹豫地要求其他船员进行瞭望。

- 船员需要利用全部信息持续地观测船舶所处情况及是否存在碰撞风险。

“保持适当瞭望”要求如下：

- 视角和听觉 — 在驾驶室内外，持续通过视觉及听觉进行瞭望。
- 视觉是指时刻观测窗外的情况。
- 使用雷达 — 船员必须听周围发生的情况，但是在使用甚高频通信系统呼叫他船之前，船员必须知晓这将比想象中要耗费的时间要长，可能会导致延迟及令他船疑惑。
- 监测声响信号 — 确保船员可以听到周围发生的情况。
- 使用深度指示器 — 频繁、系统地监测船舶下的海洋深度。
- 时刻牢记船员应当保障船舶安全，就如准则2说明的一样。

为评估船舶碰撞风险，船员必须时刻反思：

- 因为附近的船舶，包括自身船舶的行动（或未行动），而发生碰撞吗？
- 存在碰撞的可能性吗？如果存在碰撞风险，船员必须立刻采取行动。见准则7：碰撞风险。

总结：时刻保持适当瞭望。

## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》 准则6：安全航速

### 检查船舶航速

准则6要求船员在考虑当前所处情况以及前方航行水域的情况下，自行判断船舶航行的恰当速度。超速会导致碰撞事故。

准则5与准则6息息相关。如果违背准则5，则必违背准则6。

一般情况下，“安全航速”指降低的速度，因为：

- 多数情况下，如果任意船舶降低速度，则船舶间的最近会遇点（CPA）将增加，碰撞风险则会降低。
- 思考及行动时间会增加。思考及行动时间很重要 — 速度过快及时间过少会严重影响风险评估过程。
- 安全航速有利于有效停航。

- 如果真的发生了碰撞，碰撞损失会大大降低。

牢记：

- 船员有责任保持安全航速航行。如果必须改变航速，则无需请求允许。
- 时刻监测船舶航速 — 海洋情况时刻变化，适用于一种情况的安全航速对另一种情况而言则可能过快。情况可能会突变。商业原因并不是保持高速航行的原因，也不是以不安全航速航行的根据。

总结：时刻以安全航速航行

## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》 准则7：碰撞风险

### 碰撞风险

准则5与准则7同样息息相关。准则5要求船员必须运用所有可行的办法收集周围情况的信息（瞭望），准则7要求船员必须利用观测到的信息持续评估船舶碰撞风险。

为评估船舶碰撞风险，船员必须时刻反思：

- 因为附近的船舶，包括自身船舶的行动（或未行动），而发生碰撞吗？
- 存在碰撞的可能性吗？如果存在碰撞风险，船员必须立刻采取行动。

如果要采取恰当的行动，风险评估过程十分关键。见准则8：采取行动，避免碰撞。

风险评估技术包括：

- 视觉及听觉 — 在保持瞭望的同时，船员必须运用所有信息及可用的设备来确定是否存在碰撞风险。
- 定期运用罗盘检测靠近船舶的方位。稳定的航向表明存在碰撞风险；尽管改变航向，碰撞风险可能依然存在，尤其当大型船舶彼此非常靠近时。
- 不要将改变航向作为航道让请的标准。目标船舶靠近时，其航向会大幅度加速改变。如果没有加速改变航向，则存在碰撞风险。

不要放松警惕 — 在目标船舶航行通过并请让航道之前持续监测航行情况。

总结：时刻评估碰撞风险。

## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》 准则8：采取行动，避免碰撞

### 采取行动，避免碰撞

一旦发现船舶碰撞风险，船员必须采取正确的行动，以避免碰撞，并保障船舶以“安全距离”航行通过。只要行动恰当，船员应当采取行动，避免碰撞。采取避免碰撞的行动时，应：

- 积极主动 — 大幅度改变航向和/或航速；
- 及时 — 尽早；
- 以专业船员的素养行事 — 如果附近有其他船舶，不要将情况变得更加糟糕，分析其他船舶的行动意图；
- 大幅度行动 — 避免一系列小幅度的航向/航速改变。

牢记！越早采取大幅度行动越好。本船离他船越近，碰撞风险越大，因此要想安全航行通过，需要采取更多的行动。小幅度改变航道和航速十分危险。因为小幅度行动并不能解决问题，且不能够让他船明确了解本船的行动意图。

牢记恰当显示声响和灯光信号。通过监测最近会遇点的变化，确认行动，避免碰撞。在碰撞风险消除之前，持续利用罗盘方位定位，检查周围情况。并且牢记利用船舶引擎 — 如果改变航道的操纵能力受限，则减速或停航。

让路且不阻碍：

- 如果按照《一九七二年国际海上避碰规则公约》，本船应“不阻碍”或“让路”他船，本船必须尽早采取行动，确保消除碰撞风险。
- 如果本船为“不受阻碍”船舶或直航船，本船必须时刻准备好让路船会错误采取行动。如果存在碰撞风险，本船须采取行动 — 牢记准则2的警告及准则17直航船的行动规定的持续责任。

总结：时刻尽早行动，积极行动，以避免碰撞。

## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》 准则13：追越

### 追越时给他船让路

准则13没有特例；追越他船的船舶需时刻给他船让路。

如果不确定本船是否在追越他船，则准则13确定本船在追越他船。

牢记：

- 始终假设他船不确定本船的位置；
- 避免横越他船前方 — 从船尾横越始终较为安全；
- 航行通过时两船之间的距离不要过近 — 追越花费时间较多。确保两船均有足够操纵空间。不要假设他船会一直保持航向及航速不变；
- 警惕互动 — 如果被迫近距离航行通过，小心两船之间的互动。

保持警惕 — 牢记：在最终成功追越他船并请他船之前，本船一直为追越船舶。**一旦本船成为了追越船舶，本船就一直是追越船舶。**

总结：追越时，时刻给他船让路。



## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》 准则14：对遇局面

如果他船在本船前方，则本船应向右舷侧改变航向。

他船不需要在本船的正前方 — 准则14适用于任何与本船航向大致相反及与本船船艏两侧成一定角度（6或7度）且向本船航行而来的船舶。

夜间，如果可以观测到他船的桅灯和/或两侧舷灯，则准则14适用。即使不确定，准则14依然适用。

为了理解准则14，船员还需理解准则8采取行动，避免碰撞及准则16让路船的行动。

- 准则8第1款表明：“任何防止碰撞的行动应当符合本章的规定”（“本章”即“驾驶和航行规则”）。意指如果有他船在本船右舷侧，且与本船保持一定距离，则本船不应向左舷侧改变航向。

- 按照准则14，如果存在碰撞风险，则本船应始终向右舷侧改变航向。

- 准则16表明如果本船应为他船让路，本船必须尽早采取大幅度行动，即尽早大幅改变航向。

- 不要等待他船改变航向。距离越近，本船所采取的行动幅度越大。

总结：当他船在本船前方对遇而行，时刻向右舷侧改变航向。

## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》 准则15：交叉相遇

### 观察右舷侧的船舶

他船在右舷侧与本船交叉相遇，则他船享有道路优先权。

他船会谨慎地观测本船，在知晓本船会采取正确行动之前，他船会保持警惕。

让两船均易行的方式：

- 尽早让路 — 如果本船为让路船，尽早让路，让他船明确本船的意图。

- 避免横越他船前方 — 可能的情况下，总是向右舷侧改变航向并从他船船尾横越。

- 考虑周到 — 如果他船因某种方式受阻，则本船应采取行动以消除他船焦虑。

- 主动行动 — 尤其在不确定的情况下。

- 不要忘记利用发动机 — 本船时刻可以选择利用发动机或者舵柄。减速可以为本船及他船提供更多的时间和空间。

总结：时刻给在本船右舷侧的船舶让路。

## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》 准则16：让路船的行动

### 合作共赢

准则16是最简短的准则之一，但是准则16让本船及他船都简单易行。基本内容如下：

- 不要犹豫 — 尽早改变航向及航速。
- 不要采取小幅度行动 — 只有大幅度改变航向及航速才能精确地让他船明确本船的行动意图。
- 不要做任何假设 — 持续监测最近会遇点，并持续利用罗盘方位定位，以确保行动可以达到预期效果。
- 合作共赢。

按照准则10行动，所有船舶都简单易行。如果他船乐见本船的行动，则他船采取意料之外行动的机会就会大大减少。以己度人（像对待本船一样对待他船）。好的船员礼貌谦恭且具有常识。

总结：时刻尽早、明确、礼貌地给直航船让路。

## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》 准则17：直航船的行动

### 直航船让路吗？

准则17是比较难理解且不易遵守的准则之一。如果本船是“直航船”，则本船不能放松警惕。准则17介绍了三个阶段，所以船员必须识别并评估各阶段。

- 第十七条1款（1）项：如果本船为直航船，本船必须保持航向和航速不变。本船无须采取任何意料之外的行动。
- 第十七条1款（2）项：“只要明确”让路船未采取恰当行动，本船须采取行动，以避免碰撞。
- 第十七条2款：如果让路船采取行动仍不能避免碰撞，本船应尽最大可能采取行动，以避免碰撞。按照第十七条2款，本船若及时采取行动仍可以避免碰撞，所以本船一定不能太晚行动。

**但是在交叉相遇的局面，本船不要向左舷侧改变航向** — 如果他船按规定向右舷侧改变航向，本船同时向左舷侧转向，两船将转向对方。

不要忘记第三十四条第4款 — 操纵及警告信号中的“警惕”信号。他船吹响号笛或者闪烁突耀光火时，再三考虑是否通过甚高频通信系统呼叫他船，因为这一过程会花费大量时间，从而导致碰撞风险增加。

总结：本船靠近让路船时，保持航向及航速不变，但要时刻准备采取行动，以避免碰撞。

## 《一九七二年国际海上避碰规则公约》 准则19：船舶在能见度不良时的行动规则

### 能见度不良会导致所有情况发生变化

许多不同的准则都适用于能见度不良的情况。能见度不良即霾、雾、雪、暴雨或沙尘暴等任何无法观测到其他船舶及其号灯的情况。能见度不良时则无“直航船”或“让路船”的分别。所有船舶均需采取行动，并以安全航速前行，且发动机应随时准备就绪，以便及时操作船舶。

船员必须评估本船是否正在靠近他船以及/或者是否存在碰撞风险。如果发生以下两种情况，均需避免：

- 除非本船正在追越他船，向正横前的船舶左舷侧改变航向（第十九条第4款第（1）项）
- 向正横前或者后的船舶改变航向（第十九条第4款第（2）项）

船员应牢记准则7碰撞风险 — 如果不确定，则面临碰撞风险。

并且牢记准则5瞭望 — 船员必须通过视觉及听觉时刻保持适当的瞭望。

总结：时刻准备给视野内观测不到的船舶让路。

# 海报：小型渔船海上航行准则

---

目前，这一系列共25张海报 — 每张都宣传/解释了一个话题。分组如下：

## 通常“必须做”：

- 了解“航行准则”。
- 时刻保持适当瞭望！ [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则5]
- 时刻保持安全航速！ [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则6]
- “尽早启动，大胆行动”，以避免碰撞 [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则8]
- 谁拥有道路优先权？ [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则15]

## 应采取什么行动？

- 追越：从任意一侧安全追越 [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则13]
- 对遇？朝右舷侧改变航向 [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则14]
- 直航船：保持航向不变 [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则17]
- 给帆船让路：改变航向 — 1 [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则18]
- 给帆船让路：改变航向 — 2 [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则18]
- 给拖网渔船让路：改变航向 — 1 [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则18]
- 给拖网渔船让路：改变航向 — 2 [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则18]

## 夜间号灯

- 了解号灯规格。
- 夜间号灯：渔船。
- 夜间号灯：开展拖网作业的渔船[长度小于50米]。
- 夜间号灯：开展拖网作业的渔船[长度大于50米]。
- 夜间号灯：帆船。
- 夜间号灯：开展拖曳作业的渔船。
- 夜间号灯：长度小于50米的船舶。
- 夜间号灯：长度大于50米的船舶。

## 日间号型

- 了解日间号型 [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则20-31]。

## 浮标

- 了解浮标。

## 声响信号

- 了解声响信号 [《一九七二年国际海上避碰规则公约》准则 34]。

## 航标

- 了解航标 — 体系A。
- 了解航标 — 体系B。

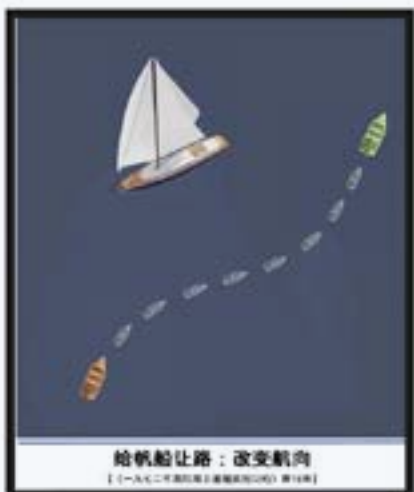
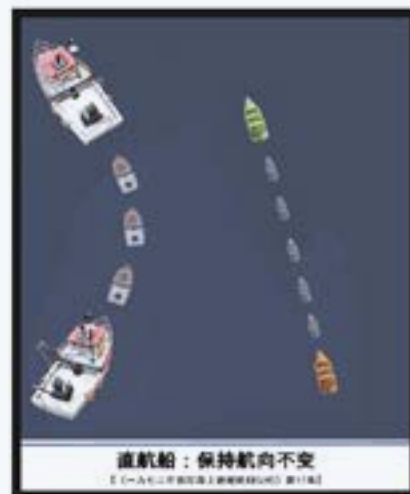
## 贴纸：小型渔船海上航行准则

目前，这一系列的贴纸共30张 — 每张都宣传/解释了一个话题。分组如下：

# 专业术语表

术语	定义
船舶	任何可以在水上航行的船舶。
机动船	任何由发动机驱动的船舶。
帆船	任何依靠帆而非机器航行的船舶。 注：根据准则规定，游艇只有在帆的驱动下航行才可以算作帆船，在发动机的驱动下航行则为机动船。
渔船	使用网具、绳钓、拖网或者其他限制船舶操纵性能的渔具开展捕捞作业的任何船舶，但并不包括使用曳绳钓或其他不限制船舶操纵性能的渔具开展捕捞作业的船舶。
从事拖曳作业的船舶	拖曳他船、致使本船难以改变航向的船舶。
能见度不良	由诸如雾、雨、霾、沙尘暴、雪等造成能见度不良的情况。

# 了解航行准则和信号



**不同的声响——不同的意义！**

- 一短声**  
帆船正要从你船左舷通过
- 两短声**  
帆船正要从你船右舷通过
- 三短声**  
帆船正要从你船正前方通过
- 五短声**  
此船或者“警告”信号  
“请不要靠近我船！”

**了解声响信号**  
【《一九七二年国际海上避碰规则公约》第35条】

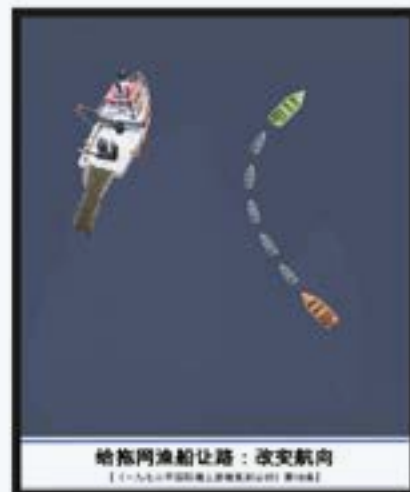


**不同的号型——不同的意义！**

1	2	3	4
5	6	7	8

- 1. 机动船
- 2. 机动船
- 3. 开锚船或停泊的渔船
- 4. 开锚船或停泊的渔船
- 5. 失控船
- 6. 捕鱼船
- 7. 操纵能力受限的船舶
- 8. 限于吃水船

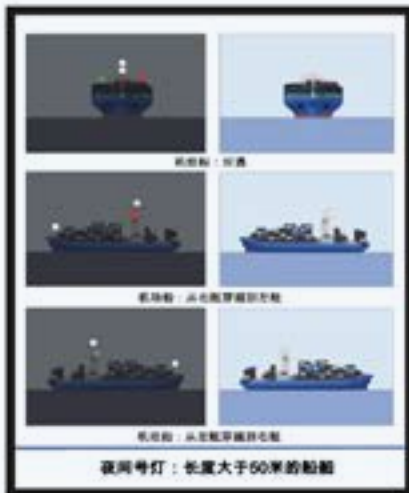
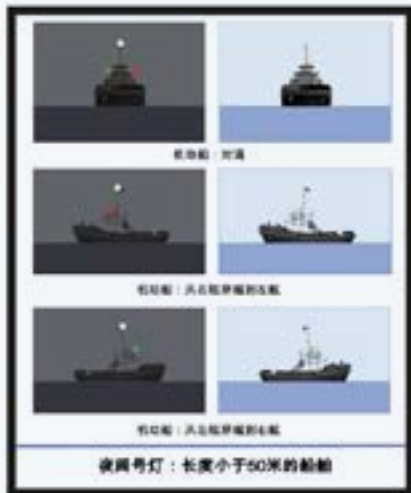
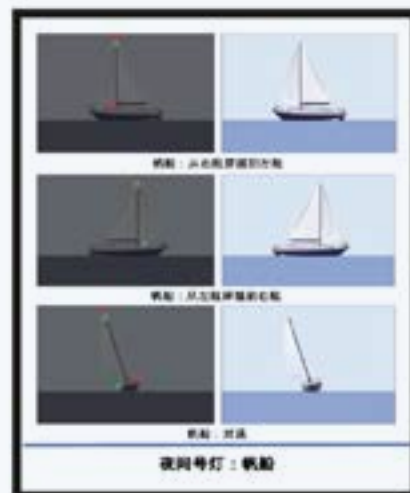
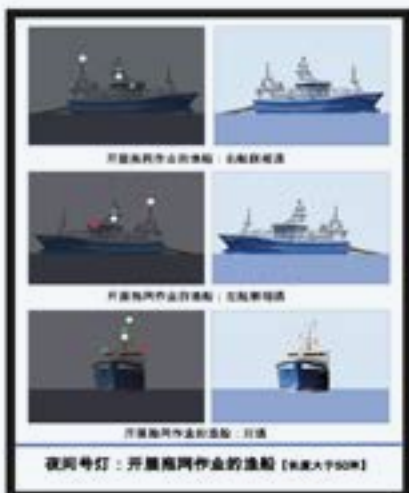
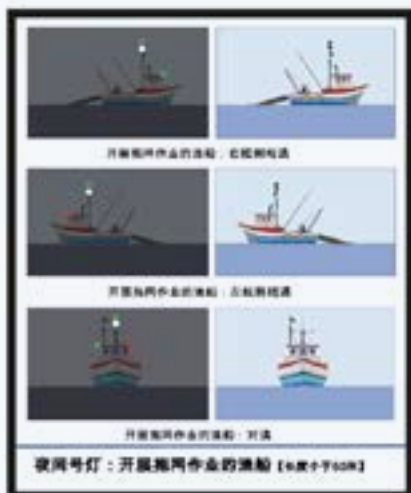
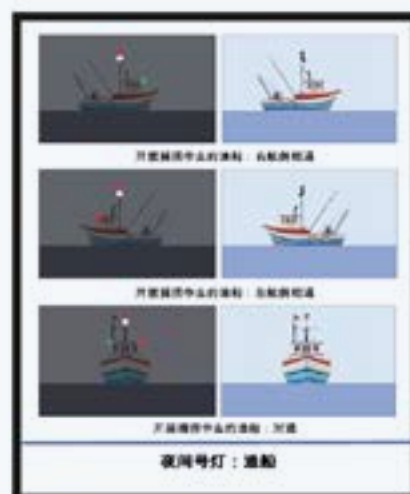
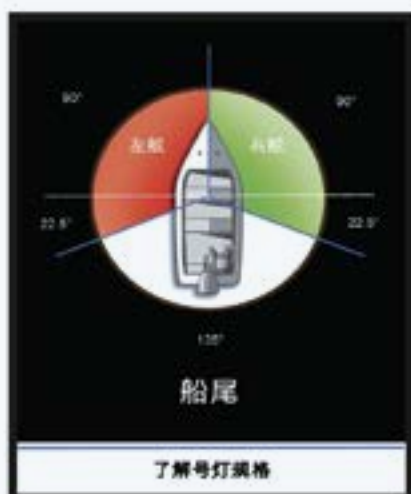
**了解日间号型**  
【《一九七二年国际海上避碰规则公约》第26条】



时刻遵守海上航行准则！  
保持警惕。保障安全。



# 了解夜间号灯



时刻遵守海上航行规则！  
夜间需保持警惕。保障安全。



©IPAC, 2021  
CS2070N/L01.20



# 资料

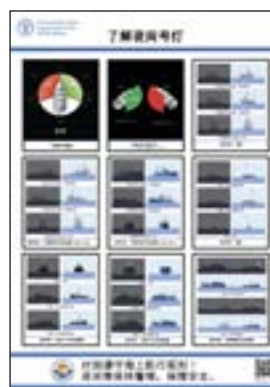
本节提供相关补充资料、使用指南、海报、课件以及注释，以便增强对于本课程的学习体验。点击标题，预览或者下载资源。



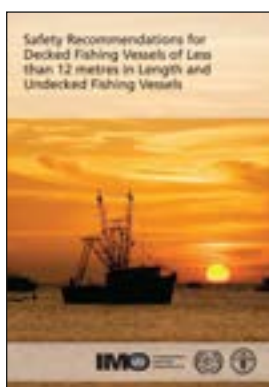
[小型渔船海上安全](#)



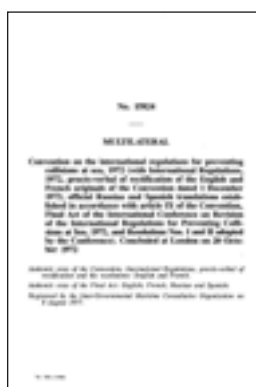
[海报：了解航道和信号规则](#)



[海报：了解夜间号灯](#)



[长度小于12米的甲板船和无甲板船的安全使用建议](#)



[国际海事组织《一九七二年国际海上避碰规则公约》](#)



[培训者指导手册 2020年12月](#)



[小型渔船海上安全：航行准则](#)

# 致谢

感谢您参加本课程



联合国  
粮食及  
农业组织



感谢您参加本课程。下一课程《为农业和粮食系统的负责任投资创造有利环境 — 改革》将会探讨如何利用拟议的改革方案为农业和粮食系统的负责任投资创造有利环境。

课程结束！结束课程之前，点击按钮，了解本课程的主要贡献者。

## 作者及贡献者

作者、专业评审员以及本课程的主要贡献者如下：

项目协调员：雷蒙·凡·安鲁（Raymon van Anrooy）

联合国粮农组织作者：艾瑞克·霍利迪（Eric Holliday）

渔业安全基金会：彼得·威廉（Peter Williams）

渔业安全基金会评审员：文森特·杰恩（Vincent Jain）

南印度渔民协会联合会（SIFFS）印度：科尔·布兰科（Cor Blonk）

远洋冷冻拖网渔业协会（PFA）荷兰：罗伯特·李（Robert Lee）

联合国粮农组织：罗兰·巴尔德奥（Roland Baldeo）

联合国粮农组织插画师：渔业安全基金会 技术评审员：诺曼·马丁内斯·古铁雷斯（Norman Martinez Gutierrez）

翻译：

上海海洋大学：邹磊磊、卢洁

联合国粮农组织课程软件开发：亚斯米娜·铁斯维克（Jasmina Tisovic）



捕捞是世界上最危险的职业之一，估计每年在渔船上  
有3.2万人死亡，数十万人发生事故和受伤。这些事故大  
多发生在小型渔船上，经常导致渔民残疾和死亡。本指南  
提供了在海上、白天和夜间作业的日常交通情况下应采取  
的行动指南。它以在线“海上道路规则”课程和粮农组织  
制作的安全海报为基础。海上交通规则的应用是海上安全  
的一项重要措施。



ISBN 978-92-5-138268-4



9 789251 382684

CC8214ZH/1/10.23