

DB2102

大连市地方标准

DB2102/TXXXX—XXXX

渔船安全操作规范

Sate operation specification of fishing vessels

(点击此处添加与国际标准一致性程度的标识)

(征求意见稿)

本草案完成时间：2023 年 10 月

在提交反馈意见时，请将您知道的相关专利连同支持性文件一并附上。

XXXX-XX-XX 发布

XXXX-XX-XX 实施

大连市市场监督管理局 发布

前 言

本文件按照GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

请注意本文件的某些内容有可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别这些专利的责任。

本文件由大连市海洋发展局提出并归口。

本文件起草单位：大连海洋大学。

本文件主要起草人：隋江华、孙鹏、沈烈、李长伦。

本标准发布实施后，任何单位和个人如有问题和意见建议，均可以通过来电和来函等方式进行反馈，我们将及时答复并认真处理，根据实际情况依法进行评估及复审。

归口管理部门通讯地址：大连市海洋发展局(大连市西岗区长春路186号)，联系电话：0411-62919898。

文件起草单位通讯地址：大连海洋大学(大连市沙河口区黑石礁街52号)，联系电话：0411-84763150。

渔船安全操作规范

1 范围

本文件规定了渔船安全操作的基本要求、驾驶安全操作、轮机部安全操作、甲板部安全操作、恶劣天气安全操作、应急安全操作等要求。

本文件适用于大连市辖区内在册渔船。

2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB 17566 海洋运输船舶应变部署表

《1972年国际海上避碰规则》

《渔船作业避让规定》（1983年9月20日农牧渔业部（83）农（管）字第28号）

《中华人民共和国渔业船员管理办法》（中华人民共和国农业农村部令2014年第4号）

《国内海洋渔船法定检验技术规则》（中华人民共和国海事局公告〔2018〕28号）

《辽宁省渔船管理条例》（辽宁省人民代表大会常务委员会1996年发布，2004年修正）

《船舶防台技术操作规则》（交督〔57〕于字第339号）

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1

渔船 fishing vessel

系指从事捕捞鱼类或其他水生生物资源的船舶。

3.2

围网船组 seine group

由一艘网船，若干艘灯船组成的船组。

3.3

会船 encounter

两艘船舶在相反的或接近相反的航向上相遇并通过的情况。

3.4

追越 overtaking

当一船从他船正横后大于22.5°的某一方向赶上他船时，以及在夜间只能看见被追越船的尾灯而不能看见它的任一舷灯时的情况。

3.5

对遇 head-on

当一船看见他船在正前方或接近正前方，并且在夜间能看见他船的前后桅灯成一直线或接近一直线和(或)两盏舷灯；在白天能看到他船的上述相应形态时的情况。

3.6

交叉相遇 crossing

两船的船首相交叉，即指船首相交叉大于 6° 舷角，但小于 112.5° 舷角，即除追越和对遇局面以外两艘以保持舵效的较低航速，使船首以左（或右）舷 $2\sim 3$ 罗经点的方向偏顶浪航行的操纵方法。

3.8

顺航 scudding

船舶在大风浪中以船尾斜向受浪航行的操纵方法。

3.9

漂滞 drifting

船舶停机，主机随风浪漂流的操纵方法。

3.10

可航半圆与危险半圆 navigable semicircle and dangerous semicircle

遭遇热带气旋时，顺着热带气旋的移动方向往前看，将热带气旋分成两个半圆，分别称为左半圆和右半圆。北半球左半圆为可航半圆，右半圆为危险半圆。南半球右半圆为可航半圆，左半圆为危险半圆。

4 基本要求**4.1 通用要求**

4.1.1 渔船应符合《辽宁省渔船管理条例》规定的适航要求，不应超越渔船检验机构核准的航区、超过抗风等级出海作业。

4.1.2 渔船应严格按照《1972年国际海上避碰规则》正确使用信号设备。

4.1.3 渔船从事涉外生产作业，应遵守有关国际公约和我国与有关国家（地区）签订的渔业协定。44.1千瓦以下的捕捞渔业船舶从事水上作业的，应编队生产，并保持通信畅通。

4.1.4 渔船大小分类按照《中华人民共和国渔业船员管理办法》执行。

4.2 人员要求

4.2.1 渔船船员配备及管理应符合《中华人民共和国渔业船员管理办法》。

4.2.2 应及时掌握气象信息，恶劣天气到来之前应采取有效的安全措施。

4.2.3 渔船船员不应酒后驾驶渔船，在出海及在港值班期间不应饮酒。

4.2.4 渔船船员临水作业应穿着救生衣，吊装作业应佩戴安全帽，不应穿拖鞋作业。

4.2.5 驾驶和轮机岗位应安排专人值班，其他岗位根据需要安排值班人员，值班人员不应擅自离岗，交班

时应履行交接手续。

4.2.6 渔船各岗位人员职责参见附录 A、附录 B、附录 C。

4.3 设施设备

4.3.1 渔船应按照《国内海洋渔船法定检验技术规则》的规定配备安全救助信息系统终端设备，并应保持良好使用状态。

4.3.2 驾驶室的各种仪器、仪表、设备、航海文件、图书资料等，无关人员不得擅自翻动，未经船长许可不应随意带出驾驶室。操舵室和标准罗经附近不应放置铁质或磁性物件。

4.3.3 配电板、电源箱、分电箱、插座箱等高压部位应标示高电压警示标志。

4.3.4 甲板机械和起重设备应由专人管护，损坏的渔船部件应及时维修。

4.3.5 渔船配备的消防、救生、通讯导航设备等应符合《国内海洋渔船法定检验技术规则》等的要求。在非临水作业期间，救生衣应妥善保管，放置在易于取拿之处。

4.3.6 配备有二氧化碳灭火系统的操作室，应保持清洁及良好通风，应有可靠照明和通信设备。室温应保持在 0℃~45℃，室内不应存放其他物品。

4.3.7 配备有冷冻设备的渔船，每一独立的冷藏鱼舱应完全为钢质气密结构。应定期检查蒸发器有无发霉或结霜情况，定期清洗、保养。

5 驾驶安全操作

5.1 出海前准备

5.1.1 出海前应确保船舶和船员的证书证件齐全。

5.1.2 应检查航行设备、信号设备、无线电通信设备、机舱机器、消防设备、救生设备等符合使用要求，并保持状态良好。

5.1.3 应将燃料油、润滑油、冷却液等的阀门打开；检查油箱盖、油柜盖是否紧固，防止溢油。

5.1.4 应检查电器设备，打开供电线路开关，有警报装置的应打开开关试验确保正常使用。

5.1.5 出海前检查记录表参见附录 D。

5.2 进出港

5.2.1 进出港时，应由船长本人驾驶，加强瞭望，严格遵守港章，服从监督管理机构和码头调度人员的监督和指挥，机舱应有专人值班。

5.2.2 进出港航行应控制航速，不应并行或强行追越他船。

5.3 靠泊操作

5.3.1 操作前，船长应指挥船员按分工备好靠球、碰垫、带缆，将伸出舷外设备等物品及时清理好，通知机舱做好准备。

5.3.2 应慢车操作，不应快车停泊；不应跳过他船带缆、解缆，人员应站在安全位置；使用倒缆时不应快车，避免拉断本船或靠帮船的带缆。

5.3.3 风流对船舶影响较大时，应考虑采取防风、防流压等措施。

5.3.4 靠码头后应留有足够的值班人员，以备应急时移泊。

5.4 对遇会船操作

5.4.1 应认真瞭望，观察周围环境和对遇船动态。

5.4.2 应控制船速，各自向右转向，同时鸣放操作和警告信号，夜间行驶还应配合显示灯光信号。

5.4.3 当无法判断是否处于对遇局面，应假定确实存在这种局面，及早做好对遇准备。

5.4.4 当环境和情况不允许本船采取右转行动时，应尽早与他船建立 VHF 通信，协调两船行动。

5.4.5 限于吃水的船舶与其他船舶构成对遇局面时，应充分注意到本船偏离所驶航向能力受到限制，谨慎驾驶，做好随时操纵机器的准备。

5.4.6 狭长水道宜单船航行通过。

5.5 交叉对遇操作

5.5.1 当两船交叉相遇致构成碰撞危险时，有他船在本船右舷的船舶应给他船让路，如当时环境许可，应避免横越他船的前方。

5.5.2 避让小角度交叉船时，应采取向右转向的行动，并使得他船能够见到本船的红舷灯，使得本船从他船船尾后方驶过。

5.5.3 避让垂直船，如果条件允许，两船相距不太近，让路船可采取向右转向从他船船尾后驶过。如果条件不允许让路船右转，宜减速让直航船从本船前方通过。

5.5.4 避让大角度交叉船时，如果两船相距较远，让路船可向右转向从他船尾后驶过。如两船的横距不大，让路船没有足够的水域向右转向，可向左转一周后再恢复原航向。还可采取减速或停车，或者可采取减速配合大幅度左转的办法避让。

5.5.5 采取行动时应鸣放相应的操纵声号或者显示操纵灯号以避免两船行动的不协调。

5.6 追越操作

5.6.1 船舶在追越任何他船时，均应给被追越船让路。追越时应保持足够的横向间距。

5.6.2 追越船应密切注视被追越船的动态，对被追越船可能采取的不利行动予以高度戒备。应避免在狭水道的弯头地段、通航密集区、习惯转向点或禁止追越的水域追越。当需要被追越船配合采取行动时，应鸣放相应的声号，不应强行追越。

5.6.3 被追越船发现有他船追越时，应检查本船所显示的号灯号型是否正常，密切注视追越船的行动和追越的方式。在狭水道或航道内，如果同意追越，应鸣放声号明确表示，采取让出航道或者减速的措施；如果不同意追越，应向追越船发出警告声号。

5.6.4 当追越船追过前船后，不应立即横越他船船首，以避免形成紧迫局面，而应驶过让清他船后再恢复原航向。

5.6.5 在追越过程中，双方宜保持 VHF 通信联系，协调行动。

5.7 尾随行驶操作

5.7.1 尾随行驶，后船与前船应保持安全距离。

5.7.2 后船尾随前船行驶，应加强瞭望并保持信息互通，密切注意前船和前方动态，随时准备减速、停车、倒车。

5.7.3 前船在行驶中，如遇到特殊情况，必须倒车时，应立即鸣放号声，通知后船。

5.8 停泊及锚泊操作

5.8.1 渔船应分区停泊，留有疏散和防火通道，并采取有效的防风、防火等安全措施。

5.8.2 锚泊时应按规定显示信号，不应在航道和禁锚区锚泊。

5.8.3 起、抛锚时，操作人员应集中精力，服从指挥。

6 轮机部安全操作

6.1 备车

6.1.1 接到驾驶台的备车指令后，轮机长应到机舱现场指挥。

6.1.2 检查蓄电池并加足电解液；检查空气瓶压力，并放残水。

6.1.3 检查冷却水柜、润滑油柜、日用燃油柜的液位正常。

- 6.1.4 对主机进行暖机，同时使用盘车机使主机转动 1~2 转。
- 6.1.5 脱开盘车机，待暖机温度达到要求后，联系驾驶台对主机进行冲车和试车试验，试验没有问题后通知驾驶台备车完毕。

6.2 航行中

- 6.2.1 渔船在进出港口、靠泊及水道航行时，轮机长应在机舱现场指挥。
- 6.2.2 应检查主机、发电机组的运转情况，以及各种辅助机械工作情况。注意监听和观察机械设备有无异常响声。
- 6.2.3 应做到各机械设备无跑、冒、滴、漏现象，动力管系和辅助管系压力温度正常，保证生产连续性。
- 6.2.4 值班人员应巡回检查各类仪表及设备，有异常现象及时排除，并将详细情况及时记入《轮机日志》。
- 6.2.5 航行中无特殊情况主机不应超速、超负荷运转。
- 6.2.6 运转中不对运动件进行调整或处理，经过未安装防护罩的皮带时，应保持一定的安全距离。
- 6.2.7 主机故障需停车处理时，应通知驾驶台值班人员，夜间应保证对号灯、通讯和助航仪器的供电。
- 6.2.8 认真执行交接班制度，工作完毕整理工具，打扫机舱清洁卫生，保持机舱整洁。

6.3 上高和多层作业

- 6.3.1 作业前，应严格检查上高作业用具，确认良好。脚手架上应铺防滑帆布或麻袋等。
- 6.3.2 上高作业人员应穿戴防滑鞋、系好保险带，必要时应在作业处的下方铺设安全网。
- 6.3.3 对上高作业的工具、零部件应采取防护措施。
- 6.3.4 当上层有人作业时，其他人员不宜在其下方停留或作业。
- 6.3.5 在恶劣海况时，非特殊情况不应上高作业。

6.4 吊运作业

- 6.4.1 作业前，应检查吊环、横杆、支架、绳索、链环等是否完好、滑动是否灵活。
- 6.4.2 起吊时，工作人员应站在安全处并戴好安全帽，不应在起吊机件下走动或工作。
- 6.4.3 被吊机件重量不应超出起重装备的安全负荷。
- 6.4.4 操作人员应按指令操作，注意人员和机件的安全。

6.5 电气焊作业

- 6.5.1 作业前穿好各种劳保用品。
- 6.5.2 检查好电焊机电源是否处于良好状态；焊枪和割炬、乙炔瓶、氧气瓶、压力表是否正常，不能带故障工作；乙炔瓶四周不能吸烟，施焊点离乙炔瓶 10 米以上。
- 6.5.3 检查好施焊处所的消防器材是否齐全，检查四周环境有无易燃物。
- 6.5.4 雨天不能作业。
- 6.5.5 在通风不良处进行工作时，须先设置通风换气装置。
- 6.5.6 禁止焊接压力件，封闭管子以及未清洗的燃油管路、油柜等。
- 6.5.7 搬运氧气瓶、乙炔瓶时，应轻放，禁止把瓶头瓶口损坏。
- 6.5.8 乙炔或氧气胶管如发生燃烧时，应迅速关闭气门，扑灭火源，压力调整器压力表不正常或无铅封时，禁止使用。
- 6.5.9 熔枪点火时，应先开氧气阀门后开乙炔阀门，熄火时与此相反。
- 6.5.10 开氧气瓶的气阀要慢，如急剧的开动气阀，能使减压器起火。
- 6.5.11 开启及关闭氧气瓶的气阀时，要站在减压器的侧面，防备气阀螺丝栓损坏时，减压器冲出而引起伤害。
- 6.5.12 不准将正在燃烧中的熔枪放下离开，必须离开时，必先熄火。
- 6.5.13 工作完毕后，电焊机要切断电源，切记关闭氧气瓶和乙炔瓶的气阀，所有工具放回原处。

6.6 停车与停港

- 6.6.1 全负荷长时间运转停车前，应先空车运转待冷却水温度和润滑油温度降低后再停车。
- 6.6.2 关闭油、水等报警器及各系统有关阀门，特别是海底门应关紧，避免海水进入舱内。
- 6.6.3 停车后应检查曲轴轴承、连杆轴承的温度和螺栓的紧固情况。进行常规性保养或检修，使机器处于随时可用状态。
- 6.6.4 严冬季节停车后，应采取防冻措施，必要时放净主、副机内的冷却水。

7 甲板部安全操作

7.1 双拖网安全操作

7.1.1 放网与带网

- 7.1.1.1 放网前应检查设备、网具、索具等，并将囊网、身网、袖网、上下纲等按顺序叠放。
- 7.1.1.2 人员应做到脚下清楚，不应站在主要受力纲索附近，避免纲索绷断击伤。
- 7.1.1.3 到达放网地点，放网人员将网囊抛投入海，网具各部分依次入水后，应观察网形是否正常，待网形正常后，主船（放网船）通知副船（带网船）靠近接缆。
- 7.1.1.4 收到接揽信号后，副船应慢车向主船靠拢，两船应保持一定横距。
- 7.1.1.5 主船接到曳纲头，应用绳索将曳纲头系住，不应用手压脚踩；曳纲头对接完毕后，通知船长放曳纲，放曳纲速度应均匀，放曳纲时操作人员不应跨越横过。
- 7.1.1.6 放曳纲时，船员应离曳纲一米以上的距离，放曳纲的一舷，不应工作和停留。
- 7.1.1.7 曳纲放完，再通知驾驶室使用加车，逐步将船速增至拖网速度。
- 7.1.1.8 带网时应安排人员值班，注意对船信号和两船横距，如与其他作业渔船相遇，应按《渔船作业避让规定》执行。

7.1.2 起网

- 7.1.2.1 起网前应通知全体人员做好起网准备，并显示信号告知他船。
- 7.1.2.2 两船靠近时应谨慎驾驶，两船距离以掠过撇缆为限。
- 7.1.2.3 网船接到过洋缆，上稳车绕三圈后方可停车，通知副船打开弹钩。
- 7.1.2.4 稳车应由熟练人员操作，衣着利落，思想集中，谨慎操作。
- 7.1.2.5 操作稳车人员工作时应坚守岗位，绞缆上网或起吊货物应按指挥人员的口令或手势操作；任何人不应站在吊杆下或曳纲受力的方向。
- 7.1.2.6 收绞曳纲时两边应均匀绞进，并保持曳纲与船尾有一定斜度；空纲上来后停止绞收，进车将网具拖离船尾一定距离后，再继续绞收，防止网具压入船底。
- 7.1.2.7 曳纲卷入滚筒时应排列整齐，注意查看卡环、转环有无损伤。
- 7.1.2.8 大风浪天气，起网应使船处于顺浪或迎浪状态，不宜横浪吊网；吊底纲、网身时应加安全钩；不应脚踩、身压，防止网具后退带人落水。
- 7.1.2.9 吊网时，吊钩应有专人负责传递，不应投掷。
- 7.1.2.10 吊包时任何人不应停留在鱼池中，抽包绳人员不应站在舱边、舱口处；吊包起重不应超过吊杆和吊钩安全负荷。
- 7.1.2.11 拖到障碍物时，应使用稳车分段绞收，不应用吊杆起吊；收绞时应使用卡环倒换。
- 7.1.2.12 起网工作结束后，吊钩应固定好，对网具应进行检查整修。
- 7.1.2.13 单拖网安全操作参照双拖网执行。

7.2 刺网安全操作

7.2.1 放网

- 7.2.1.1 到达渔场后，船长应根据周围船只与海况选择适宜的网档，并避开定置网渔场和航道。
- 7.2.1.2 放网前，应将网衣、上纲（浮纲）、下纲（底脚）按顺序叠放，通知船员做好准备，穿戴好护具，衣着利落，脚下清楚，待命下网。

- 7.2.1.3 放网时下纲应向远处投放，防止网衣压入船底。
- 7.2.1.4 有风天应顺风放网，无风天应横流向放网。
- 7.2.1.5 放完网后应放出适当长度（根据天气情况确定）的带网纲并与锚缆一端连接好；末端系于主缆桩上，用麻袋或网衣包垫，以防磨损。
- 7.2.1.6 大风浪天气不宜下网，防止鱼网缠绕撕破，并做好防风抗浪的准备。
- 7.2.2 起网
 - 7.2.2.1 起网前应通知船员做好准备，穿戴护具，衣着利落。
 - 7.2.2.2 起网时应将网衣、浮纲、下纲盘好。
 - 7.2.2.3 起网机应由专人使用，并保持船两舷平衡。
 - 7.2.2.4 风浪天气，起网应迎着风浪，船长用车时应听从口令，密切配合，不应横浪上网。
 - 7.2.2.5 起网后应及时修整网具，盖好封牢。

7.3 围网安全操作

- 7.3.1 放网前
 - 7.3.1.1 吊放舢板或灯船前应先检查其设备情况，应待船停稳后进行，舢板或灯船内不应留人。
 - 7.3.1.2 人员应在大船停车或慢车时上下，防止人员落水。
 - 7.3.1.3 拖带舢板的拖缆应坚固，弹钩应插好销子，不应大舵角转弯，防止拖翻舢板。
 - 7.3.1.4 围网作业渔群集中、船只密集，探鱼下网时应注意他船动向，防止碰撞事故发生。
 - 7.3.1.5 放网前应检查网具，整理清楚，不应有倒压和扭结现象，准备随时放网。
 - 7.3.1.6 船长应同瞭望员密切配合，随时注意瞭望员的口令。
- 7.3.2 放网
 - 7.3.2.1 船长应根据瞭望员所观察鱼群情况下网。首先发出预备信号，通知各就各位。
 - 7.3.2.2 当瞭望员确定舢板或灯船离开船尾无碍时，通知船长要车，接对网头人员立即对好；打弹钩时，应注意周围和脚下情况，做好安全措施；如因故不能下网，应解开网头。
 - 7.3.2.3 放网时尾部和放网一舷不应有人员走动，放底纲人员身体应处于绞车外，放网不应忽紧忽松。
- 7.3.3 起网
 - 7.3.3.1 起网操作人员应按照指挥口令，动作迅速。
 - 7.3.3.2 绞收底纲时，各种受力钢丝附近不应站人；底纲遇故障应用足够强度的链索搭牢后方可处理。
 - 7.3.3.3 应注意上网速度，以免造成底纲跑鱼；拉网衣不应将手指插入网眼或坐在网衣上。
 - 7.3.3.4 操纵稳车吊网人员，应根据捆网人员的指挥起吊，风浪天气不应吊网过高。
 - 7.3.3.5 网衣应均匀排放，分清上下纲网衣，浮子应排整齐，穿底环应仔细认真；网衣受风流影响压入船底时，应处理妥当方可用车，必要时用舢板拖带。
 - 7.3.3.6 使用舢板提取鱼部浮子时，不应将浮子提入舱内，防止鱼太多压翻舢板。

7.4 流动张网作业操作

- 7.4.1 放网
 - 7.4.1.1 渔船抵达预定渔场后，使渔船横流，在顶流舷放抛出铁锚，放出体锚绳和部分叉纲，同时将起网绳系在左舷缆柱上。
 - 7.4.1.2 待锚受力后，从顺流舷顺序投下网囊、网身、浮标和引扬纲。
 - 7.4.1.3 待叉纲即将放完时，松开起网绳，放网结束。渔船缓慢倒车退出放网点。
- 7.4.2 收取渔获物
 - 7.4.2.1 收取渔获物一般在平潮前进行，渔船从网具后面顶流而上，捞起浮标，绞收引扬纲，之后用吊杆将网囊吊至甲板。
 - 7.4.2.2 若渔获物较多时，需要采用分吊操作，拉开网囊扎囊绳，取出渔获物。
 - 7.4.2.3 如果生产作业继续在该网位进行，将网囊整理好，尾端开口扎好后，放回海中，继续进行流动张网作业。
- 7.4.3 起网

- 7.4.3.1 当需要转移渔场或该航次结束返港时，需要将网具全部收起。起网时先用绞机绞起起网绳，绞至叉纲连接点处后，再绞左、右下闭口绳，部分船员在船舷拔叉纲。
- 7.4.3.2 叉纲全部拔完后，将网口部分的帆布板、浮子、沉子等吊起。然后拉网身、网囊、引扬纲、浮标。
- 7.4.3.3 上述操作完成后便可绞起铁锚 起网完毕。随后转移渔场或返港。
- 7.4.4 注意事项
- 7.4.4.1 流动张网渔船在放网前，船长需提前 10min 通知船员准备起放网，船员接到通知后，必须穿好水衣、水鞋进行相关操作。若浪高在 2m 以上，除驾驶员外，其他工作人员还应穿好工作救生衣，迅速到各自的工作岗位，将负责的工作准备妥当，严禁船拖鞋或者赤脚进行放网等工作，在工作中时必须集中精神，互相配合，留心听清口令。在工作中严禁谈笑或胡乱喊叫，防止出事。
- 7.4.4.2 当渔船选择好放网地点和确定方向 (左舷受流，横流)后，必须等渔船完全停下后方可放网，以确保放网过程中船体移动而使网具缠绕导致不良后果。
- 7.4.4.3 开始放网时，渔捞长开启铁锚起吊机，用双环葫芦先将铁锚从渔船左舷缓缓吊起，铁锚横杆搭挽在缆桩上，同时由专人扶持，以防铁锚摇晃时，碰伤船上构件或者擦伤船员。然后缓慢地接近海面，将系在铁锚上的提锚绳搭在左舷的缆桩上，松放双环葫芦，使双环葫芦钩子与铁锚脱离，最后松放提锚绳和横杆搭纲，将铁锚投入海中。其中提锚绳及脚缆盘放处，严禁站人，以防铁锚下水时将人带入海中造成人员损伤。
- 7.4.4.4 在放网时，所有人必须时刻注意吊杆的方向，直接负责起、放铁锚的船员，除了要注意吊杆的走向，更应该注意绞纲机上绳索的速度控制，以免手不小心随着绳索绞进绞纲机里，轻则重伤，重则危及生命危险。
- 7.4.4.5 在大风浪天气放网作业时，船长一定要注意渔船在放网时，其移动铁锚至海里时所造成对渔船的左倾，由于流动张网渔船在放网时渔船是处于横流状态，其水流正对着渔船的左舷，考虑水流的作用力是非常必要的，渔船在放网时要时刻对网具的固定，防止渔船左倾时，网具的移位使渔船重心位置左移。如果渔船的稳性及干舷不足，直接可能导致渔船的侧翻进水而使渔船沉没。
- 7.4.4.6 严谨渔获物超载。渔获物的超载必然导致渔船干舷的减少，渔船的进水角减小，稳心上移，致使稳性性能降。这样是使得渔船的安全性能严重降低，如遇到大风浪天气，很容易使渔船的稳性不足导致沉没，造成巨大的经济损失及生命安全。

7.5 罩网作业操作

7.5.1 作业前的准备

- 7.5.1.1 待日落后开始作业，作业时先撑开支撑杆，放下船尾沉锤，并使船首顶流。
- 7.5.1.2 解要抛伞锚，使船只保持与流向一致。放出伞锚索的长度以伞锚能离开网具即可。然后放下水下灯，开亮全部水上灯和水下灯，开始光诱集鱼。

7.5.2 网

- 7.5.2.1 放网前首先收紧伞锚的倒带索，直到收到伞锚调头，不与流水受力为止，并解去系在左舷柱上的支纲，然后按顺序放出囊袋、主网衣、上下纲和起网纲。
- 7.5.2.2 当放至上纲时须将导鱼灯索穿过上纲中部铁环后系于导鱼灯上，放至下纲时，将上、下拉纲的自动套钩分别套于上、下纲的眼环上，然后继续放出起网纲。
- 7.5.2.3 为加快放网速度和网具放入水中后能迅速扩张，放网时要开慢顺车，直至网具放入水中充分扩张后停车。此后，还要视情况决定动车，如发现网具扩张不好或船网位置偏差，要及时采取间断性动车。
- 7.5.2.4 放网完毕即放下导鱼灯开始在船尾部光诱，并自船首至船尾依次关熄水上灯及船上的所有工作灯。然后每隔 15-20 秒自船首至船艇同步逐盏关熄两舷水下灯，但未盏水下灯关熄的间隔时间宜稍长些。水下灯全部关熄后，导鱼灯继续停留在船艏光诱，经 1 分钟左右调弱灯光亮度，用弱光再光诱约 1 分钟，然后向网内缓慢移动。此时，也可向船艇两侧水域投掷用绳索系住的小沉石，以驱赶鱼群入网。

7.5.3 起网

- 7.5.3.1 当导鱼灯移动至终点，即开始迅速绞收起网纲，并关熄导鱼灯，收回导鱼灯索。

- 7.5.3.2 当下纲脱离水面时，即可开亮全部水上灯和水下灯，开始下网次的光诱，如水上灯未及时亮，为了便于操作，须先开亮工作灯，卸去套在上、下拉纲自动套钩上的眼环，再继续收绞网具，至囊袋时，停止绞收，用人工或其它绞纲机起上囊袋，卸出渔获物。
- 7.5.3.3 在绞收网衣过程中，为防止网衣压入船底被螺旋桨打缠，应视情况开慢顺车。
- 7.5.3.4 起网完毕，系好伞锚支纲，放出倒带索，继续漂流光诱。下网次的光诱时间根据生产情况而定，产况好，光诱时间应短些，反之，则可长些，一般在 40 分钟左右，每夜可投放 8-10 网次。
- 7.5.4 注意事项
- 7.5.4.1 视船舶稳性情况，七级以上大风不得作业，收回撑杆；大风浪中必须调高撑杆外端，以免撑杆外端插入水中，引发事故。
- 7.5.4.2 撑杆必须将拉索校紧固定好关闭液压系统，以防意外滑动。
- 7.5.4.3 撑杆是靠钢索拉动展开，在任一边撑杆卡住的情况下，另一边撑杆继续展开，会形成较大偏心力造成渔船倾覆。所以撑杆故障时必须收回来重新检查恢复正常，才可以同步安全打开。
- 7.5.4.4 打开撑杆顺序要先尾部后前部，并要左右舷双双同步打开并始终保持渔船的平衡，打开撑杆后要检查保险绳确保固定好，才可以作业。
- 7.5.4.5 确定保险绳索打开才可以把撑杆收回，收回后一定要把杆臂绑定好，保持渔船的平衡，避免航行时碰撞造成次生事故。
- 7.5.4.6 无论打开或是收回撑杆，必须依靠前后绞车机械动力，一定保持杆臂平稳，切忌前后甩动，否则会加大危险程度。
- 7.5.4.7 绞车工在操作机器绞车时一定要全神贯注，不可分心或做其他工作。发现有异常声响或发现隐情，要立即停止操作，待排除故障后才可以继续操作。
- 7.5.4.8 起、放网时，当底纲铅坠还在高空时必须刹紧刹车带避免下滑伤人，网具下方严禁有人站立或工作。
- 7.5.4.9 开网时网身上面严禁站人，避免网具将人拖带下水。
- 7.5.4.10 绞车启动收网时水手们不可以站在网具下方，避免收口绳短打到人，查看发现收口绳是否成结或打成一团时，立即叫停绞车，修复后再操作。
- 7.5.4.11 下网时，当铅坠下海网身被卡住时，不要贸然排除，确认安全情况下再采取措施。
- 7.5.4.12 损坏撑杆不可以强行作业，待修复后方可作业。
- 7.5.4.13 撑杆打开后或在作业中发现外端故障，一定要确认安全并采取安全保证措施后，方可排除故障。
- 7.5.4.14 平板间冻好的鱼出库转到大冷冻舱时，确认下面的工作人员是否在安全的地方，避免砸伤人。
- 7.5.4.15 盖冷冻舱时必须确认冷冻舱里无人才可以盖好舱口盖。
- 7.5.4.16 在作业时，船长必须随时指挥调整海锚和调整好船舶姿态，始终处于顶风状态，防止旁风或横浪出现。

7.6 其它作业操作

7.6.1 工作艇操作

- 7.6.1.1 吊放工作艇时，吊杆、工作艇等设备下方不应站人，工作艇不应拖航。
- 7.6.1.2 工作艇人员应待网船停妥后方可上下，以免发生人身事故。
- 7.6.1.3 登工作艇人员应穿好救生衣，提浮时不应将浮子纲捆在艇上，以免压翻工作艇。
- 7.6.1.4 工作艇乘坐人数不应超过定额，大风浪、湍急等特殊情况下，不应使用工作艇。
- 7.6.1.5 非工作状态，工作艇的橹、桨等应固定好，以防丢失。

7.6.2 灯船操作

- 7.6.2.1 在生产作业中，灯船应服从网船的指挥，灯、网船应加强联系，密切配合。
- 7.6.2.2 灯船在灯诱和找鱼群期间，应加强瞭望，并由驾驶员轮值，探测鱼群及观察周围鱼群起浮情况，发现鱼群及时报告网船。
- 7.6.2.3 作业时不应抢鱼和影响他船作业，在多船追捕同一鱼群时，不应开快车冒险抢鱼。

8 恶劣天气安全操作

8.1 大雾天气

- 8.1.1 雾中航行，应用雷达对来船进行连续观测和雷达标绘，及早判明来船动向，达到协调避让。
- 8.1.2 宜按规定施放雾号，严格灯光管制。施放雾号时，应避免与他船雾号重叠。
- 8.1.3 应打开驾驶台的门窗，保持肃静；注意收听他船雾号、海浪拍击礁石和海岸的声响等。
- 8.1.4 在听到雾号来自本船正横前方时，应停车，待判明情况后，方可继续航行。
- 8.1.5 对船位有怀疑时，应立即减速直至停车，按规定施放锚泊声号，待判明情况后，方可继续航行。
- 8.1.6 在狭水道和近岸慢速航行时，应注意风流压差的影响，保持连续测深辨识船位。
- 8.1.7 进出港遇浓雾需抛锚时，应避开主航道和水下设施，宜按规定施放雾号。
- 8.1.8 雾中航行所采取的各项安全措施，均应详细记入航海日志。

8.2 大风浪天气

- 8.2.1 大风浪天气时，船长应加强船员间的协调和指挥，负责做好通讯联系，指派专人通过天气预报、广播、通讯导航设备等多种形式密切关注风力动向，分析沿途可能遇到的天气情况，跟踪其动态变化，对可能影响船舶的风级提前做好各项防范措施，及时将风级变化的信息通知到所有船员。
- 8.2.2 大风浪来临前应确保水密及排水通畅、固定活动物体，保证驾驶台和机舱在应急情况下的通信联络畅通。
- 8.2.3 不应“抢风头”“赶风尾”出海作业。渔船所有人或经营人在收到大风预警信号时，应根据渔船抗风等级将渔业船舶上的所有人员转移上岸。
- 8.2.4 在港口内的渔船应遵守以下规定：
 - a) 风力五级以上，非机动渔业船舶不得出港；
 - b) 风力六级以上，44.1 千瓦以下渔业船舶不得出港；
 - c) 风力七级以上，294 千瓦以下渔业船舶不得出港；
 - d) 风力八级以上，所有渔业船舶均不得出港。
- 8.2.5 在港口外的渔船应遵守的下规定：
 - a) 大风蓝色预警，44.1 千瓦以下渔业船舶应立即返港避风；
 - b) 大风黄色预警，294 千瓦以下渔业船舶应立即返港避风；
 - c) 大风橙色或者红色预警，所有渔业船舶均应立即返港避风。
- 8.2.6 在大风浪水域中航行应符合以下要求：
 - a) 当风力达到 8~9 级时，宜采用偏顶浪（Z 形）或滞航的方法；
 - b) 当风力超过 9 级时，满载大型船舶宜采用顺航的方法；
 - c) 当主机或舵机发生故障时或滞航中不能顶浪、顺航中保向性差的船以及老旧渔船应采用漂滞的方法。漂滞时应采取措施避免横浪，尽可能保持船首处于迎浪状态。

8.3 台风天气

8.3.1 基本要求

- 8.3.1.1 应每小时记录气象一次，并分析从传真天气图和航行警告电传（NAV-TEX）所得到的信息，标绘于航行总图上，适时脱离台风圈。每小时应探测全船各舱水深一次。
- 8.3.1.2 机舱应保持主辅机、舵机、电台以及电航仪器等的正常运转，紧密配合驾驶台工作。
- 8.3.1.3 在甲板上工作的人员，应穿好救生衣，其领口、袖口、裤脚均应扎紧，系妥保险绳。
- 8.3.1.4 航行中应注意但不限于以下内容：
 - a) 调整航向和航速，避免船舶固有摇摆周期和波浪遭遇周期相一致；
 - b) 顶浪航行时，应适当降低船速，必要时可滞航；
 - c) 甲板、舱内货物应及时派人检查和加固绑扎；
 - d) 船舶处于台风的可航半圆或危险半圆时，应避免横浪航行；

- e) 顺浪航行时，应避免风浪直接冲击船尾。当接近海岸或浅滩时，应提高警惕，必要时减速，谨慎驾驶；
- f) 台风中心过境时，应利用台风眼内短暂无风的时间，进行必要的抢救和预防工作；
- g) 锚泊船舶在台风袭击中，应备妥主机；驾驶室应根据锚链方向和受力情况，动车和操舵，以减轻锚链负荷，避免走锚、断链。

8.3.2 系泊抗台

8.3.2.1 靠在码头上的船舶遇台风时，应听取相关管理部门的意见。如果港内的防风浪条件良好，本船的抗台性能较好，可以留在泊位上抗台；反之，应离泊出港抗台。

8.3.2.2 在码头上抗台时，应注意做好下列各项工作：

- a) 增加带缆，各缆应受力均匀，带缆点尽量分散，缆绳的磨损部位应妥善包扎、涂油以防磨损；
- b) 码头与船体之间增设碰垫；
- c) 空船应压载，减少受风面积，增加船体运动的水阻力；
- d) 若强风的方向来自外舷，则可在船首、尾外侧抛锚以缓和风浪的作用；
- e) 将船首系靠在出港的方向上，做好必要时能离开码头的准备。

8.3.3 锚泊抗台

8.3.3.1 抛长短八字锚抗台风，两链夹角不应小于 90° ，应根据风向、风力的变化规律，确定抛锚的顺序和松链的长度。

8.3.3.2 船舶处于台风右半圆：在北半球，当船舶处于台风右半圆时，应先抛左锚，后抛右锚，出链长度为左长右短；当风向变化时，逐渐松出右链，保持两链均匀受力。南半球反之。

8.3.3.3 船舶处于台风左半圆：在北半球，当船舶处于台风左半圆时，应先抛右锚，后抛左锚，出链右长左短；当风向变化时，逐渐松出左链，保持两链均匀受力。南半球反之。

8.3.3.4 台风中心通过锚地，应首先考虑风向的变化。若该锚地对未来的风向是合适的，应绞起后抛的锚，同时收短先抛一锚的锚链，准备开车顶风，待台风过后，立即按新的风向重新抛锚。若该锚地不适合未来的风向，应更换锚地，或起锚出港，顶风滞航。

8.4 冰区航行

8.4.1 驶入冰区前，应仔细瞭望，可按下列规则，选定入口地点：

- a) 冰的厚度和硬度不致损坏船体；
- b) 从冰区的下风进入；
- c) 当船舶驶向江河口外的冰区时宜选择退潮时间。当厚冰随流快速漂移时，应等待流缓或无流时进入；
- d) 冰区的边缘不规则，应选择向内凹进的部位进入；
- e) 进入冰区时，应保持船首与冰缘垂直，并使船速降到最低。当船首顶住冰块后，逐渐增加车速，推开冰块，向冰块松散的地方航行。

8.4.2 在冰区航行时，应注意下列事项：

- a) 当风从岸边吹向海洋时，在近岸边常有可通航的水道。而风从海洋吹向岸边时则相反，此时应远离岸边，从冰区边缘上风一侧绕过；
- b) 通过冰区应少改变航向；
- c) 对冰的厚度不明，应适当减速，防止盲目快速撞击；
- d) 冰中无法前进时，应从原路驶出；
- e) 在冰区附近应停止夜航，找适当地点锚泊。冰区内应避免抛锚，以防船舶被冻结在冰内；
- f) 冰区或风雪天航行时，应保持甲板排水畅通。若甲板以上船体结冰，应及时除去。

9 应急安全操作

9.1 失控时应急措施

9.1.1 应立即显示失控信号。

- 9.1.2 用无线电设备以中、英文方式通告本船失控信息，要求附近船舶宽让。
- 9.1.3 主机故障时应充分利用余速，驾驶船舶驶向附近安全水域，舵机故障时应立即停车。
- 9.1.4 充分考虑水深、船舶余速、碍航物、通航密度、气象等情况，若条件许可，应及早拖锚减速，或抛锚。
- 9.1.5 必要时，请示渔船所有人或经营人，请求援助。

9.2 火灾应急措施

9.2.1 基本要求

- 9.2.1.1 船长及负责操作的现场责任船员应熟悉二氧化碳系统各设备的实际布置并熟练掌握操作程序，消防灭火步骤应遵守 GB 17566 的要求。若无二氧化碳灭火系统，应按应变部署表灭火。
- 9.2.1.2 渔船船员发现失火，应立即发出火警警报并报告渔船所有人或经营人。在港口发生火灾时，应报告港口主管单位。
- 9.2.1.3 全体船员听到警报后（除固定值班人员外），应立即按应变部署表的分工，携带规定的消防器材迅速赶到现场，做好灭火准备。
- 9.2.1.4 现场指挥应迅速查清火警部位、火灾性质、火情和趋势，以及火警部位周边情况，制定施救方案，按照程序组织人员投入扑救。
- 9.2.1.5 当失火严重到确属无力抢救时，船长可决定弃船，弃船操作应按照本规范 9.7 章节执行。

9.2.2 甲板或货舱失火

- 9.2.2.1 当发现甲板或货舱失火时，应使用就近的灭火器材进行灭火。若就近灭火器材不能控制火灾时，应立即启动消防水和大型固定灭火系统，并判断是否存在爆炸危险。
- 9.2.2.2 若火灾发生在装卸货期间，应立即停止所有作业。
- 9.2.2.3 发生在航行时，应注意减速并操纵船舶使失火区域处于下风方向。
- 9.2.2.4 油类火表面应全部用泡沫液覆盖，以隔绝氧气，周围舱室应保持持续洒水降温。

9.2.3 机舱失火

- 9.2.3.1 当机舱失火时，应立即关闭通风系统，关闭所有通风孔、水密门，探火人员应在船副或轮机长的指挥下，迅速查明火源，掌握燃烧物名称、特性、火烧面积、火势蔓延方向等，若火灾不能用手提灭火器和消防水系统控制时，应使用机舱大型固定灭火系统采用封闭窒息方法灭火。
- 9.2.3.2 大型灭火系统使用前，应通知机舱人员撤离，清点人数，确定所有人撤离后，方可启动该系统。
- 9.2.3.3 采用封闭窒息方法灭火，应组织足够的消防力量做好防止复燃的准备，安排再次探火并确认火已熄灭后，才可逐步打开封闭设施。

9.2.4 泵舱失火

- 9.2.4.1 当发现泵舱失火时，应立即关闭通风系统、水密门，迅速查明火源，查明是否有人在火场被困，若火势难以控制，应使用大型固定灭火系统灭火，同时在泵舱外墙壁上洒水降温。
- 9.2.4.2 在安排探火并确认火已熄灭后，方可逐步打开封闭设施。

9.2.5 生活区失火

- 9.2.5.1 当生活区失火时，应立即通知所有人员撤离，撤离时应保持低姿。
- 9.2.5.2 应立即关闭生活区空调系统，关闭门窗和各层防火门。
- 9.2.5.3 火灾初期，应使用就近灭火器材进行灭火。
- 9.2.5.4 电器火灾应立即关闭电源，使用二氧化碳或干粉灭火。若火灾不能用手提灭火器控制时，应使用消防水系统或大型泡沫系统。

9.3 碰撞应急措施

- 9.3.1 碰撞后，应首先查明碰撞损失情况，并迅速发出警报，通知船长和机舱，召集人员应急，立即向就近的主管机构或部门报告，并接受渔港监督机构的调查和处理。报告内容应包含但不限于以下内容：
船舶的基本状况、事故事件和地点、事故经过的基本描述、海况、损失情况等，并听从主管机构或部门的指挥，同时还应立即报告船舶所有人或经营人，并保持对外信息联系畅通。

- 9.3.2 若发现被撞渔船有破损进水，船长应视情况采取慢车推顶等措施减少破洞进水，使破洞处于下风侧，以便有充足的时间进行抢救。
- 9.3.3 如船体破损漏水，船长应立即组织人员排水、堵漏，如进水严重，可选择适当的浅滩进行抢滩。
- 9.3.4 轮机长应坚守机舱，组织轮机部人员对机器和设备的受损情况立即进行检查和抢修，保证主、副机正常运转。
- 9.3.5 船长应指示当值人员做好现场抢救的各项记录，并保存原来的海图作业及相关海图，以便于事故的调查处理。
- 9.3.6 当碰撞损失严重到确属无力抢救时，船长可决定弃船，弃船操作应按照本规范 9.7 章节执行。

9.4 搁浅应急措施

- 9.4.1 核查船舶损害情况和搁浅程度，掌握、评估船舶的安全状态，并采取措施保持船体平衡。
- 9.4.2 如果船舶搁浅造成油舱、水舱损坏，应及时转移损坏油舱中的燃油，采取堵漏措施。具体堵漏措施见 9.5 的规定。
- 9.4.3 综合考虑船体、货物、潮汐、水流、水深和底质等因素，迅速制定脱浅方案。在采取脱浅行动前，应确认搁浅船舶没有严重破损，脱浅后不致倾覆、沉没。
- 9.4.4 选择有利时机，组织力量实施脱浅。常用船舶脱浅方法有：自然脱浅、移载脱浅、卸载脱浅、拖带脱浅等。
- 9.4.5 如果短时间内不能安全脱险，宜用锚或加注压载水等方法固定船舶，并做好相关防护措施。

9.5 进水堵漏措施

- 9.5.1 发现船舶漏损进水，应立即发出警报，报告船长并通知机舱。全体船员听到警报后（除固定值班人员外），应按照应变部署表中船舶进水（堵漏）应急计划的分工，携带规定的堵漏器材，迅速赶赴现场，做好堵漏准备。
- 9.5.2 现场指挥人员应查明漏损部位、损坏情况和进水量等，报告船长，确定施救方案。
- 9.5.3 发生漏损后，应通知机舱备车，采取停车或减速措施，以减少水流和波浪对船体的冲击。
- 9.5.4 发现进水部位，应立即通知机舱排水。组织人员关闭进水舱室的水门和隔离阀等，隔离进水舱室与其他舱室，必要时加固临近舱室。
- 9.5.5 船副应组织人员堵漏和抢修，轮机长应组织人员排水和调整油、水和压载水舱，保持船体平衡。
- 9.5.6 若进水严重，情况危急，船长应请求援助，并择地抢滩，若确认堵漏无效，船舶面临沉没危险时，应宣布弃船，弃船操作应按照 9.7 执行。

9.6 人员落水时的搜救措施

- 9.6.1 发现有人落水，现场人员以最快方式通知驾驶台。驾驶台应立即采取有效措施，并及时拉响人员落水警报，同时停车并向人落水一舷操满舵，摆开船尾防止桨叶触及落水者。
- 9.6.2 驾驶人员应立即使用北斗等定位系统确定人落水时船舶概位，并派人高处以望。
- 9.6.3 船长接报后立即上驾驶台指挥，轮机长下机舱保证用车。
- 9.6.4 听到人落水警报信号后，其余人员应按船舶应变部署表规定的分工施放艇筏救助。
- 9.6.5 在施救时机成熟时，向其抛下带救生浮索的救生设施，待其抓牢后，将其拉上渔船。
- 9.6.6 船副应做好急救准备，根据具体情况进行急救。
- 9.6.7 必要时，请求附近船舶和岸基协助救助。

9.7 弃船操作

- 9.7.1 船舶发生紧急情况受损严重，处于沉没、倾覆、爆炸等严重危险状态，经全力抢险无效时，船长可决定弃船。但只要情况和时间允许，船长必须报渔业公司请示。
- 9.7.2 船长在决定弃船的同时，应按《国际海上避碰规则》的规定发出遇险信号，并将下列主要内容在呼

救电文中说明：

- a) 船名、国籍、呼号、船籍港；
- b) 船位；
- c) 遇难情况和要求何种救援；
- d) 气象和海域情况，包括风向、风力、流向、流速、能见度以及有无碍航物；
- e) 预计弃船时间，船员人数，有无伤员，准备放下救生艇、筏、浮数量。

9.7.3 船长下达弃船命令后，按紧急情况有关规定与渔业公司和相关方保持联络。

9.7.4 弃船时必须携带下列物品：

- a) 国旗（悬挂的或常用的）；
- b) 航海日志、轮机日志、通信日志，本航次发生事故的前两天至发生事故时的海图及车钟记录簿；
- c) 船舶属具目录；
- d) 各项船舶证书、船员证书及名册；
- e) 现金及帐册；
- f) 货物单据等；
- g) 机密文件；
- h) 救生圈（每艇至少一只）和望远镜；
- i) 双向无线电、移动电话（手机）、雷达应答器和反射器；
- j) 自卫器械；
- k) 御寒用毛毯、防风防雨防寒衣帽、防浪用具等。

9.7.5 全体船员按照应急部署表的分工完成各自的弃船准备工作。船员离船前，应当尽可能关闭所有水密门，关闭油舱管系的阀门，关闭速闭阀，堵塞油舱通气孔。

9.7.6 船长在离船前应检查每个人所带物品，尤其是通信设备、淡水、药物和食品等，并将彼此联络的信号通知各艇长。全体船员必须服从船长指挥，不得擅自离岗位。

9.7.7 在艇长指挥下将艇、筏放至水面。在船长统一指挥下登上救生工具。

9.7.8 船长检查确认全船无人后最后离船。由船长下令驶离遇难船边。

9.7.9 离船后如果条件许可，可在适当地点集中，检查人数，有无伤亡，调整人员并研究进一步脱险措施。

9.7.10 检查和调整各种救生工具上的设备、药物和给养。

9.7.11 有计划使用食品和淡水，特别要注意节约淡水。注意常发病的防护工作。

9.7.12 做好船员思想工作，互相鼓励和帮助，树立求生坚定信念，争取早日脱险。

9.8 船员危重伤、病应急操作

9.8.1 当船员发生危重伤病时，现场人员要立即对其紧急施救并报告船长。

9.8.2 时间允许时，船舶应尽快将危重伤、病员的有关情况和船舶所处位置报告渔业公司，请求医疗咨询和支援。

9.8.3 当船舶锚泊或停靠码头时，要采取紧急措施迅速将危重伤、病员送往当地医院抢救。

9.8.4 当船舶生产时，若需要和可能，视情提出船舶驶往就近港口施救的建议。

9.8.5 对急性传染病和疑难病，应采取有效的隔离、消毒措施，防止病疫蔓延。

9.8.6 做好伤、病发生、应急处置、联系和报告等方面的记录。

9.9 制冷剂泄漏应急操作

9.9.1 当船舶发生制冷剂泄漏事故时，值班人员应立即向轮机长等相关人员汇报，并采取相应措施防止泄漏事故扩大。轮机长应立即向船长报告，并组织有关人员查找原因，排除故障。其他人员按照制冷剂泄漏应变部署采取行动。

9.9.2 不管是为了检漏、抢修及其他目的进入发生制冷剂泄漏的场所，均应保证其场所良好通风，进行含氧量测试确认能安全进入后方可进入。

9.9.3 为救人而进入发生制冷剂泄漏的场所，救援人员戴好空气呼吸器，确认能安全进入后方可进入。

9.9.4 检漏工作要两人或两人以上进行，所有参与检漏及抢修的人员应穿戴好劳动护具（如：防寒帽、衣、

鞋、袜等)。参加检漏及抢修的人员要保持好距离，保持好联络，确保人员安全。

- 9.9.5 应指派专人担任现场监护，和参加检漏及抢修的人员保持良好联系。如有必要，应组织人员随时增援。
- 9.9.6 一旦发生缺氧窒息或其他人身安全事故，必须迅速组织有力措施进行抢救。船上要做好急救处理工作。
- 9.9.7 当发生制冷剂泄漏的部位处于封闭处所时，船舶组织的应急措施应充分考虑并结合进入封闭处所应急措施执行。

9.10 人员进行封闭处所受伤应急操作

- 9.10.1 船员无论因何种原因进入封闭处所，均应得到船长同意，并填写封闭处所进入许可证。
- 9.10.2 不管是为了探火、救人或其他目的进入封闭处所，均应使用自给式呼吸器。进入封闭处所前应仔细检查呼吸器和安全带，发现异常，立即更换。
- 9.10.3 应指派专人担任现场监护，进入封闭处所人员的救生索外端要生根，联络暗号要明确。如有必要，应组织人员增援。
- 9.10.4 一旦发生缺氧窒息事故，必须迅速组织有力措施进行抢救。有条件要对封闭处所进行持续通风，营救人员应穿戴好保护装置，才能实施救援。
- 9.10.5 船上要做好急救处理工作。现场应准备好呼吸器及备用气瓶，氧气、复苏器及属具，罗伯逊担架，急救药箱，毛毯或床单等裹护保温材料，通讯器材，照明器材以及其他必要的急救器材等。

9.11 防海盗应急操作

- 9.11.1 船舶航行海盗活动猖獗区域时，应增派防海盗安全班。防海盗安全班由三人组成（至少一名职务船员），加强了望，及时发现靠近本轮的海盗船。
- 9.11.2 当船舶被海盗跟踪时，值班人员应及时报告船长，同时采取必要的防范措施，阻止其接近船舶。
- 9.11.3 若船舶遭到海盗暴力袭击，值班人员应立即发出警报，船长应迅速集合船员，占据有利位置，千方百计地将其驱赶。必要时可利用一切通信手段进行遇险报警。
- 9.11.4 驱赶海盗可使用水龙等器械，一般不要伤其生命，更不要抓人。如果系偷登上来的海盗，且船舶损失少量物资时，不要穷追不舍。
- 9.11.5 要注意保护船员的安全，防止被海盗所伤害。
- 9.11.6 船长应及时将海盗袭击的时间、海域、海盗人数、海盗船型等情况报告企业和附近的及当地港口当局，争取支援。重大损失和人员伤亡要随时报告并记入航海日志。
- 9.11.7 其他如劫船、斗殴等原因引发的暴力事件，船长应速报企业并按企业指示处理。船员应在船长的统一指挥下，努力控制局面，伺机行动。对在船上抓获的人员，必须采取强制性的安全措施，严加看管。

附录 A
(资料性)
渔船船员基本职责

渔船船员在船工作期间，应履行以下职责：

- a) 携带有效的渔船船员证书；
- b) 遵守法律法规和安全生产管理规定，遵守渔业生产作业及防治船舶污染操作规程；
- c) 执行渔业船舶上的管理制度、值班规定；
- d) 服从船长及上级职务船员在其职权范围内发布的命令；
- e) 参加渔业船舶应急训练、演习，落实各项应急预防措施；
- f) 及时报告发现的险情、事故或者影响航行、作业安全的情况；
- g) 在不严重危及自身安全的情况下，尽力救助遇险人员；
- h) 不得利用渔业船舶私载、超载人员和货物，不得携带违禁物品；
- i) 不得在生产航次中辞职或者擅自离职。

渔船船员在船舶航行、作业、锚泊时应按照规定值班。值班船员应履行以下职责：

- a) 熟悉并掌握船舶的航行与作业环境、航行与导航设施设备的配备和使用、船舶的操控性能、本船及邻近船舶使用的渔具特性，随时核查船舶的航向、船位、船速及作业状态；
- b) 按照有关的船舶避碰规则以及航行、作业环境要求保持值班瞭望，并及时采取预防船舶碰撞和污染的相应措施；
- c) 如实填写有关船舶法定文书；
- d) 在确保航行与作业安全的前提下交接班。

附录 B (资料性) 甲板部船员职责

B.1 船长

B.1.1 确保渔业船舶和船员携带符合法定要求的证书、文书以及有关航行资料。

B.1.2 确保渔业船舶和船员在开航时处于适航、适任状态，保证渔业船舶符合最低配员标准，保证渔业船舶的正常值班。

B.1.3 服从渔政渔港监督管理机构依据职责对渔港水域交通安全和渔业生产秩序的管理，执行有关水上交通安全、渔业资源养护和防治船舶污染等规定。

B.1.4 确保渔业船舶依法进行渔业生产，正确合法使用渔具渔法，在船人员遵守相关资源养护法律法规，按规定填写渔捞日志，并按规定开启和使用安全通道设备。

B.1.5 在渔船船员证书内如实记载渔船船员的服务资历和任职表现。

B.1.6 按规定申请办理渔业船舶进出港签证手续。

B.1.7 发生水上安全交通事故、污染事故、涉外事件、公海登临和港口国检查时，应立即向渔政渔港监督管理机构报告，并在规定的时间内提交书面报告。

B.1.8 全力保障在船人员安全，发生水上安全事故危及船上人员或财产安全时，应组织船员尽力施救。

B.1.9 弃船时，船长应最后离船，并尽力抢救渔捞日志、轮机日志、油类记录簿等文件和物品。

B.1.10 在不严重危及自身船舶和人员安全的情况下，尽力履行水上救助义务。

B.2 船副

B.2.1 在船长的领导下，负责主持甲板部日常工作。主管渔货的装卸、质量保鲜、运输和甲板部的维护和保养。

B.2.2 制定并组织实施甲板部各项工作计划，做好甲板部船员思想政治工作，做好与轮机部的团结协作。

B.2.3 组织带领甲板部船员做好甲板部属具、设备的维修保养，负责船上物料领用和消耗品的管理工作，负责网具装配和整修技术指导，带领船员进行渔捞操作。

B.2.4 负责编制甲板部的年度、航次维修保养计划，经船长审批后组织实施。检查计划进度和修船质量，带领船员做好船用设备的维修保养工作。

B.2.5 正确掌握本船渔货装卸设备的安全操作规程，检查各项操作规程的执行情况。

B.2.6 负责对渔船助航设备、船舶证件、船员证书和技术文件的使用保管，按规定做好进出港报告。

B.2.7 与船长、助理船副轮流担任航行、带网、锚泊、停泊值班，并记好航海与渔捞日志。

B.2.8 会同船长安排和领导甲板人员的工作。发生海损或渔捞事故时，与船长共同妥善处理。

B.3 助理船副

B.3.1 协助船副做好甲板部的安全、渔捞作业工作。与船长、船副轮流负责航行、带网、锚泊的值班。

B.3.2 协助船长、船副负责助渔、助航仪器的使用、维护保养和管理工作。负责航海图书资料的保管。

B.3.3 协助船副做好网具装配和整修技术指导，检查舵系、车钟、号灯、号型、号笛和消防救生等设备的适用情况，协助船副做好安全生产教育。

B.3.4 负责检查和定期保养操舵设备、车钟、航行灯等，使之处于良好工作状态。

B.3.5 协助渔捞长做好渔需及航需物资的采购工作。负责医药用品的采购、保管，督促炊事员做好饮食卫生。

B.3.6 坞修期间负责航行设备、助航仪器、航海图志、生活用具等的清点、存放。

B.4 渔捞长

- B.4.1 在船长领导下，协助船副、助理船副做好各项工作，负责渔捞操作和渔用设备的检查、修理。
- B.4.2 严格执行安全操作规程，并督促其他船员进行安全操作。
- B.4.3 带领船员做好起放网工作，负责检查钢丝、转环、卡环及吊杆等渔捞设备的安全情况。
- B.4.4 配合船副、助理船副做好渔需物资的采购。
- B.4.5 带领船员对渔获物进行分类、装舱和冰鲜，提高渔获质量。
- B.4.6 航行、锚泊、停泊时值班。

B.5 渔捞员

- B.5.1 在船长、船副、助理船副及渔捞长领导下，努力学习，提高操作水平。
- B.5.2 在航行、锚泊、停泊中轮流值班。认真做好挥舵、系解缆索、抛起锚和各项维修保养工作。
- B.5.3 听从指挥，积极做好起放网，渔获物处理，网具调整工作，并严格执行安全操作规范。
- B.5.4 熟练操作舢板，高空作业，舷外作业等复杂困难的作业技术。熟知消防、救生等器材的性能、使用方法并按时进行维修保养。
- B.5.5 坞修期间，做好船体、设备的维护保养，协助拆吊机器或清洗工作。

B.6 炊事员

- B.6.1 负责食品的清洁卫生，不吃生冷和腐烂变质食物。
- B.6.2 做好炉灶和烟囱等的防火工作，灶内不应留余火，做到人去火灭。

B.7 安全员

负责临时搭载成员的安全培训。

附录 C (资料性) 轮机部船员职责

C.1 轮机长

C.1.1 轮机长是轮机部的负责人。在船长的领导下，带领全体轮机人员认真工作。保障主机、副机的正常运转及机械、电器设备的安全使用。

C.1.2 加强甲板部的联系与协作，团结一致，做好安全生产。

C.1.3 掌握和熟悉所使用的机械、电器设备的性能、构造和特点。指导轮机人员的业务技术学习，模范执行安全操作规程。

C.1.4 督促轮机人员严格按照安全操作规程管理使用机电设备，发生较大事故时，及时向船长报告。

C.1.5 对主副机及全船机电设备做到勤检查、勤保养、勤维修，确保渔业生产的顺利进行。

C.1.6 负责安排并参加轮机值班，检查值班人员的工作和轮机日志的记录情况。

C.1.7 坞修前应向船长提交轮机部的修理计划。在修理中，带领轮机人员拆、检、修、洗、装。主要零部件的安装应亲自参加。

C.2 管轮

C.2.1 管轮是轮机长的助手，在轮机长领导下做好全船机电设备的使用、维修和保养工作，轮机长因故不能行使职责时，代理轮机长职务。

C.2.2 负责辅机、发电机、电瓶、全船照明、舵机、稳车、水泵等设备的维护保养，并协助轮机长使用、管理好主机。

C.2.3 负责制定油料、物料和机件的采购计划，协助轮机长做好坞修、零修计划及质量验收。

C.2.4 做好安全检查，认真执行安全操作规程，负责做好机舱内的清洁卫生。

C.2.5 渔捞作业时，参加甲板部的工作，有液压起网机的船舶，负责起机的操作。

C.3 助理管轮

C.3.1 在轮机长及管轮的领导和指导下，做好机舱管理及机电设备的维护保养。

C.3.2 帮助轮机员提高业务技术水平，并督促其认真执行安全操作规程。

C.3.3 直接负责甲板机械、蓄电池、甲板照明设备的维护保养和各种泵的检查、拆装和清洗。

C.3.4 参加轮机值班，工作中发现故障或异常情况时除做紧急处理外，还应及时报告轮机长，并记入轮机日志。

C.3.5 负责管理和保养物、工具和机电设备备件等，带领轮机员清理卫生。

C.4 加油员

C.4.1 认真做好主机、辅机及甲板机械的加油保养。

C.4.2 不断提高业务技术水平，认真执行安全操作规则和规程。

C.4.3 参加轮机、锚泊和停泊值班，记好轮机日志。

C.4.4 主动协助管轮、助理管轮做好油料、物料的采购、搬运，负责轮机部的工具保管和清洁。

C.4.5 渔捞作业时应参加起网、冻渔、装舱等工作。若机舱发生临时故障或其他情况，轮机长认为加油员必须协助时，应立即下舱工作。

附录 D
(资料性)
开航前检查记录表

开航前检查记录表见表 D.1。

表 D.1 开航前检查记录表

序号	检查项目	是否完成	检查人
1	检查渔船证书是否齐全、有效	是□ 否□	
2	检查职务船员配备是否符合标准	是□ 否□	
3	检查船员是否持有有效证书，身体状况是否良好	是□ 否□	
4	检查救生设备是否齐全、有效	是□ 否□	
5	检查消防设备是否齐全、有效	是□ 否□	
6	检查航行与信号设备是否齐全、有效	是□ 否□	
7	检查无线电设备是否齐全、有效	是□ 否□	
8	检查防污染设备是否齐全、有效	是□ 否□	
9	检查船体情况是否符合航行、作业条件	是□ 否□	
10	检查是否违章装载货物且影响船舶适航性能	是□ 否□	
11	检查燃油柜油位，检查燃油油箱、油柜盖子是否紧固	是□ 否□	
12	检查燃料油、润滑油、冷却液、压缩空气管系中的有关阀门是否正确启闭	是□ 否□	
13	检查齿轮箱、推力轴承油位，是否已向各人工加油处加注适量的润滑油或润滑脂	是□ 否□	
14	检查有关电气设备，打开需供电线路的开关，有警报装置的打开开关试验是否正常	是□ 否□	
15	检查并补充启动空气压力，是否已排放空气瓶中的存水，打开启动空气管路和气笛管路的供气阀，如果是电力启动者，应检查接线情况和蓄电池电量是否合格	是□ 否□	
16	启动柴油机前，检查蓄电池，检查空气压力、冷却水、润滑油、燃油是否符合航行、作业条件	是□ 否□	
17	检查水泵等传动三角皮带的松紧程度，机器各运动部件及轴系附近是否无遗留工具和杂物	是□ 否□	
18	检查舵系，机电设备和机舱管系，是否符合航行、作业条件	是□ 否□	
19	检查是否做好主、辅机及电气系统的维修保养工作和启动前的检查准备工作。保证主、辅机及各类设备正常启动运转	是□ 否□	
20	检查冰冻季节是否采取防冻措施	是□ 否□	