

诺亚译字【2011】02-12 号文件
中国船东互保协会通函
——关于能见度不良情况下安全航行问题的通函

尊敬的客户：

您好！中国船东互保协会于近日就能见度不良情况下的安全航行问题发布通函，具体内容请参阅：

+++++

虽然目前北方是寒冬季节，沿海大多数时间也是冬季季风，但是中国沿海的雾天气从12月开始逐渐向北推进，其一般规律是南海沿岸雾日集中在12月至来年4月，雷州半岛至海南岛一带是2月~3月。黄海是3月~7月多雾，主要集中在6月~7月份。

世界上雾多发生在寒流和暖流的交汇处，如大西洋上的纽芬兰附近海面上，几乎终年有雾，夏季多于冬季。太平洋上的北海道东海岸、千岛群岛、阿留申群岛以及阿拉斯加南岸，北美、阿根廷沿岸等地有雾，而且夏季雾日多于冬季。

为此，就能见度不良情况下船舶安全航行作如下提示：

- 1、船舶进入雾中航行前应严格按《1972年国际海上避碰规则》相关规定，并按照各会员公司的有关规定以及安全管理体系文件的要求认真进行检查，完成各项安全准备工作。
- 2、船舶应及时抄收天气预报，气象传真，航海警告和雾航警报。
- 3、雾航前，船长应督促驾驶员对各种航行仪器、雾号和航行灯进行检查，以确保雾航中正常使用，督促有关人员检查排水和水密设备，使之处于良好状态。
- 4、为确保船舶雾航安全，当视线恶劣、渔船密集、避让困难、航道复杂及船长对航行安全无把握时，在条件许可的情况下，船长有权择地锚泊或滞航，切勿盲目航行。
- 5、驾驶人员应保持正规了望，悉心观察，从灯光、水天线、风向、目标等的变化中判断能见度是否正在恶化，是否正在进入雾区。
- 6、能见度小于5海里时，即认为能见度不良，应处于雾航的戒备状态，并做好一切雾航准备，驾驶员即报告船长并通知机舱，开启雷达，将雷达调整到最佳工作状态，并正确使用，注意守听VHF CH16/70频道和加强了望等。
- 7、当能见度小于3海里时，即认为能见度严重不良，按规定施放雾号，通知船长上驾驶台。通知机舱备车，进行雷达标绘、系统观测。不论白天、夜间必须开启航行灯。
- 8、能见度严重不良时，船长应立即到驾驶台亲自指挥，坚持在驾驶台值守。值班驾驶员应将船位、四周环境和已采取的措施报告船长。船长应研究核实雾航安全措施的实施情况。督促值班驾驶员认真了望，勤测船位。

- 9、轮机长应按船长要求备足供主机变速的燃油。机舱接到备车航行通知后，即报告轮机长，轮机长应下机舱检查核实机舱操纵的一切准备，并严格执行驾驶台的备车、用车命令。
- 10、每一船舶在任何时候均应使用安全航速行驶，以便能采取适当而有效的避碰行动，并能在适合当时环境和情况的距离内把船停住。雾中航行，严禁使用自动舵。
- 11、全船应保持肃静，禁止喧哗，以免干扰驾驶员的听觉。雾中航行必须利用一切有效手段保持正规了望，禁止与工作无关的交谈，打开驾驶台门窗，充分利用视觉、听觉观察可疑动向和音响。
- 12、当航经近岸、船舶密集、水道狭窄等复杂水域遇雾时，应视情在驾驶台或船首增加了望人员，船首了望人员应及时将所发现或听到的情况及疑点报告驾驶台。
- 13、雾中航行应连续守听VHF CH10/70频道，并使用VHF CH16/70频道在通话空隙中发布本船雾航警报。雾航警报用中、英文交替发出，力求简明。内容包括：船名、时间、船位、航向、航速和意向并提醒过往船舶注意。船舶应充分利用AIS相关功能获取来船的动态与信息，以便协调避让。
- 14、雾中航行，船长和值班驾驶员应对危险来船进行雷达连续观测和标绘以判断来船动向及最近会遇距离，对危险来船实施预操作。
- 15、船长和驾驶员均应熟悉本船雷达和避碰雷达的特性，通过变换距离档，调整增益、雨雪抑制等以发现微弱目标及识别假回波。
- 16、雾中两船相遇，致有碰撞危险时，无直航船、让路船之分，两船均应及早采取避免碰撞的行动。
- 17、船舶在航行中要防范小范围的浓雾发生，对时隐时现的来船更要提高警惕，对突然性的暴雨也要有足够的警惕性。上述对能见度都具有很大的影响，都应按照能见度不良遵守有关规则。
- 18、长江口水域是发生雾中碰撞事故的多发区，该水域航道狭窄、受潮汐影响和限制使船舶集中进出、水流影响也很大、加上能见度的影响，造成该区域事故频发。协会的会员船舶每年都要在该区域发生事故，请有关船舶进入该区域要倍加谨慎。

目前在中国沿海已经逐渐进入雾季，提请各会员要高度重视，加强并落实各项防损措施。

+++++

以上，请知悉。

诺亚保险经纪有限公司客户服务中心
二零一一年二月二十日