

摇图书在版编目(悦孕)数据

摇中华人民共和国法典轱律出版社法规出版中心编撰
摇原北京 法律出版社

摇阳旱苑景貌远京新远京原

摇 I 援中...摇 II 援全摇 III 援法典 原中国摇 IV 援名图怨

摇中国版本图书馆 悦孕数据核字(圆田圆)第 园原园员号

摇©法律出版社·中国

法律出版社 轱北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(员田田轱)

电子邮件 轱法岳造普别译鞅鞅白鞅鞅电话 轱园园远鞅鞅鞅远

网址 轱曾曾造普别译鞅鞅白鞅鞅摇摇摇传真 轱园园远鞅鞅鞅园

法规出版中心 轱北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(员田田轱)

电子邮件 轱法岳造普别译鞅鞅白鞅鞅则鞅鞅岳译鞅鞅鞅

读者热线 轱园园远鞅鞅鞅远鞅鞅远鞅鞅摇摇摇传真 轱园园远鞅鞅鞅园

书号 阳旱苑景貌远京新远京原·员缘·远

中华人民共和国海船船员值班规则

(1993年 10月 10日交通部令 1993年第 16号发布)

第一章 总 则

第一条 为加强海船船员值班管理,防止船员疲劳操作,保障海上人命与财产安全,保护海洋环境,根据《中华人民共和国海上交通安全法》和《中华人民共和国海洋环境保护法》等有关法律、法规的规定,以及国际海事组织 1988年修正的《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》和国际电信联盟《无线电规则》的要求,制定本规则。

第二条 本规则适用于在 300总吨及以上中国籍海船上服务的组成值班的船员,但在下列船上服务的船员除外:

- (一) 军用船舶;
- (二) 渔业船舶;
- (三) 非营业的游艇;
- (四) 构造简单的木质船。

第三条 中华人民共和国港务监督局是实施本规则的主管机关。

第四条 各船公司应保证指派到船上任职的每一个值班船员均能熟悉船上的有关设备和船舶特性以及本人职责,并能在紧急情况下有效地执行安全和防污染工作。

第五条 船长及全体船员应了解由于操作不当或意外事故对海洋环境造成污染的严重后果,并应遵照国际公约和我国有关防止船舶造成污染的法律、法规的要求,制定出本船防污染的具体措施,采取切实有效的手段,防止船舶对海洋环境造成污染。

第六条 为维护驾驶台的良好秩序和环境,保证航行安全。

各船公司应编制《驾驶台规则》、《机舱值班规则》和《无线电报房规则》张贴在船舶各部门的易见之处,并要求全体船员遵守执行。

第二章 摇航次计划及值班安排

第一节 摇航次计划 摇摇第七条 摇航次计划的一般要求:

(一) 船长应根据航次任务及时通知各部门有关负责人做好各项开航准备工作。

(二) 对预定的航次,船长和驾驶员应在研究有关资料后事先做好航次计划。

(三) 大副、轮机长应在与船长协商后,预先确定并落实本航次所需各种燃物料、淡水以及备品的数量。

(四) 船长应检查各种船舶证书和船员证件是否齐全、有无逾期,检查运输单证及港口文件是否齐全,保证船舶处于适航状态。

第八条 摇摇开航前,船长应充分并恰当地运用预定航线上所必需的、有效的以及最新改正的航海图书资料和其他航海出版物,保证计划好从出发港到下一停靠港的预定航线。

第九条 摇摇在考虑了所有有关信息而核实了航行计划后,开航前计划航线应清楚地标绘在有关海图上,并且在航行期间可供值班驾驶员随时使用。驾驶员在使用之前应认真核实每一个准备采取的航向。

第十条 摇摇制定航行计划应至少包括以下内容:

(一) 航线的总里程和预计航行的总时间。

(二) 预计航线上的气象情况和海况。

(三) 各转向点的经纬度。

(四) 各段航线的航程和预计到达各转向点的时间。

(五) 复杂航段的航法以及对航线附近的危险物的避险手段。

(六) 特殊航区的注意事项。

第十一条 摇摇如果在航行中决定改变计划航线的下一停靠港,或者因其他原因船舶需要大幅度地偏离计划航线,船长应及早计划好修正航线,并在海图上重新标示。

第二节 摇值班安排

第十二条 摇摇参加值班的船员必须是符合主管机关规定的合格

船员。每个值班船员都须明确自己的职责。

第十三条摇船长必须确保值班的安排足以保证船舶安全。值班驾驶员在值班期间,特别在关系到避免碰撞和搁浅时,负责船舶的安全航行。

轮机长有责任与船长商量,确保轮机值班的安排足以保持安全值班。

第三章摇航行值班应遵守的原则

第一节摇值班驾驶员

第十四条摇负责航行的值班驾驶员是船长的代表,无论何时,其首要职责是负责船舶的安全航行,必须时刻遵照《1972年国际海上避碰规则》和安全航行规章进行操纵和避让。

第二节摇瞭望

第十五条摇值班驾驶员应遵照《1972年国际海上避碰规则》第五条的规定随时保持正规的瞭望,并应达到下列目的:

(一)利用视觉、听觉及所有其他可用的方法对当时环境和情况保持连续戒备的状态,并及早发现或察觉到它的变化。

(二)充分估计到碰撞、搁浅和其他危害航行安全的局面和危险。

(三)寻找遇难的船舶和飞机、船舶遇难人员、沉船残骸和其他危害航行安全的物体。

第十六条摇瞭望人员必须全神贯注地保持正规瞭望,不得从事或被分派给会影响瞭望的其他任务。

第十七条摇值班驾驶员要随时确保有效的瞭望,在驾驶台和海图室分开的船上,为了履行其必要的职责,可以短时间进入海图室,但是必须事先确信这样做是安全的,并确保有效的瞭望仍维持着。

第十八条摇瞭望人员和舵工的职责是分开的,舵工在操舵时不应当作是瞭望人员,除非是具有四周无遮挡的视野并且没有夜视障碍或其他保持正规瞭望的妨碍。

日间,处于下列情况时,值班驾驶员可以是单人瞭望:

(一)对环境作了充分估计,确信无疑这样做是安全的。

(二)充分考虑了一切有关因素,但不限于:

天气情况;

能见度;

通航密度;

邻近的航行危险物;

在分道通航制内或附近水域航行时所必须注意的情况。

(三)当环境的任何变化需要时,能立即召唤其他合适人员到驾驶室协助。

第十九条 船在夜间航行应至少保持一名水手协助驾驶员值班。

第二十条 船为证明航行值班的构成足以保证能连续保持正规的瞭望,船长应考虑所有有关因素,包括本规则本节描述的因素及下列因素:

(一)能见度,天气和海况。

(二)航行所在区域的通航密度和所发生的其他活动。

(三)在分道通航区域内或附近水域时所必须注意的情况。

(四)由船舶特性,即时操纵要求和预期操纵所引起的额外工作量。

(五)任何一个指定为值班的船员适任值班的情况。

(六)掌握每一位高级船员和普通船员的职业适任能力及信心。

(七)每位值班驾驶员的经验和其对船舶设备、程序和操纵能力的熟悉程度。

(八)任何特定时刻船上发生的活动,包括无线电通信以及必要时召唤待命人员立即至驾驶室的有效性。

(九)驾驶室仪器和控制器,包括报警系统的工作状况。

(十)舵和推进器的控制以及船舶操纵特性。

(十一)船舶尺度和指挥位置的视野。

(十二)驾驶室的结构对值班人员利用视力和听力探测外部发生情况所造成的妨碍程度。

(十三)国际海事组织及主管机关通过的任何其他涉及值班安排、适用于值班的标准程序和指南。

第三节 摇值班安排

第二十一条 摇在确定包括合格的甲板部普通船员在内的驾驶台值班人员构成时,特别应考虑下列因素:

(一)在任何时候,驾驶台不得无人值守。

(二)天气情况、能见度、日间或夜间。

(三)临近航行上的危险时,可能需要值班驾驶员执行额外的航行职责。

(四)助航仪器,如雷达或无线电定位仪以及其他船舶安全航行的设备的使用和操作状态。

(五)船上是否装有自动操舵装置。

(六)驾驶台是否配置认可的 艙位 无线电通信设备。

(七)装备在驾驶台上的无人机舱控钮、警报和指示器的使用程序及限制。

(八)由于特殊的操作环境可能导致对航行值班的特别要求。

第四节 摇值班交接

第二十二条 摇值班驾驶员如果有理由认为接班驾驶员显然不能有效地履行其职责时,不应向接班驾驶员交班,并立即向船长报告。

第二十三条 摇接班驾驶员应确信本班人员完全能履行各自的职责,特别是夜视能力的适应性。接班驾驶员在其视力未完全调节到适应光线条件以前,不应接班。

第二十四条 摇接班驾驶员在接班前,应对本船的推算船位或实际船位进行核实,并证实预定的航线、航向和航速的可靠性,还应注意在其值班期间预期可能会遇到的任何航行危险。

第二十五条 摇交、接班驾驶员应交接清楚下列情况:

(一)船长对船舶航行有关的常规命令和其他特别指示。

(二)船位、航向、航速和吃水。

(三)当时和预报的潮汐、海流、气象、能见度等因素及其对航向和航速的影响。

(四)在驾驶台控制主机时的主机操作程序和使用方法。

(五)航行环境,包括但不限于:

艙正在使用或在值班期间有可能使用的所有航行和安全设

备的工作状况；

■ 陀罗经和磁罗经的误差；

■ 看到的或知道的附近船舶的位置及动态；

■ 在值班期间可能会遇到的情况和危险；

■ 由于船舶的横摇、纵摇、水的比重变化及船体下座对富裕水深可能造成的影响。

第二十六条 摇如果值班驾驶员在交班前正在进行船舶特殊操纵或其他避免危险的行动，接班驾驶员应在这种操作完成之后再接班。

第五节 摇航行值班职责

第二十七条 摇值班驾驶员应：

(一) 在驾驶台保持值班，不得随意离开驾驶台。

(二) 对船舶的安全航行负责，即使船长在驾驶台，直到明确船长已承担责任为止。

(三) 对为了航行安全而采取某种行动发生疑问时及时通知船长。

第二十八条 摇负责航行值班的驾驶员，不应被分派或担负任何妨碍船舶安全航行的职责。

第二十九条 摇在任何时候均应使用安全航速，在需要时，值班驾驶员应毫不犹豫地使用舵、主机和音响信号装置，但情况允许时，应及时通知机舱主机变速的意图，或者按照适用的程序有效地使用装置在驾驶台的无人机舱主机按钮。

第三十条 摇值班驾驶员必须充分掌握包括冲程在内的本船在任何吃水情况下的操纵特性，并应熟悉其他可能具有的不同操纵特性。

第三十一条 摇值班时应做好与航行安全有关的动态和工作的正规记录。

第三十二条 摇所有值班驾驶员应完全熟悉所装备的电子助航仪器的使用方法，包括其性能及局限性。在值班期间，应最有效地使用船上一切可用的助航仪器，以足够频繁的时间间隔对所驶的航向、船位和航速进行核对，以确保本船沿着计划航线行驶，并注意在适当的时间使用回声探测仪。

第三十三条 摇即使在良好天气航行，值班驾驶员仍应经常和

精确地测定所接近的船舶的罗经方位和距离,以便及早判断有无碰撞的危险。必要时使用甚高频无线电话,与它船协调避让措施。并应特别注意,当接近大型船舶或拖带船队时,或者在近距离接近他船时,有时尽管方位有明显的变化,但碰撞危险可能依然存在,值班驾驶员对此应按《国际海上避碰规则》及早采取积极的行动,随后还应检查此种避让行为是否取得预期的效果。

第三十四条 摇值班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,并应了解和考虑这些设备在操作上的局限性。

第三十五条 摇只要可行和情况允许,船上的航行设备应经常在海面上作操作试验,尤其要在预料到将有影响航行安全的危险情况之前进行。这种试验还应在到港前和出港前进行。这些试验应予记录。

第三十六条 摇值班驾驶员应对有关设备作定期检查,以确保:

(一) 手动操舵或自动舵按船舶正确的航向行驶。

(二) 有条件时每班应至少测定一次标准罗经的误差,可能的话,在有较大改变航向后也应测定;标准罗经和电罗经应经常进行核对;主罗经与复示仪应同步;如发现误差变化较大,应及时报告船上。

(三) 每班至少试验一次自动舵的手动操作。

(四) 航行灯和信号灯及其他航行设备正常工作。

(五) 无线电设备应按正常工作并按本规则第六章的要求进行值守。

(六) 无人机舱按钮、警报和指示器工作正常。

第三十七条 摇在使用自动舵时,值班驾驶员应考虑到及时使舵工就位并改为手动操舵的必要性,以应付随时可能出现的潜在危险。转换手动操舵或自动操舵必须由值班驾驶员亲自或在其监督之下进行。

第三十八条 摇所有值班驾驶员应能熟练地使用雷达,并应做到:

(一) 遇到或预料能见度不良时,以及在船舶密度大的水域航行时,应使用雷达,但应注意其局限性。在任何时候使用雷达时都必须遵守《国际海上避碰规则》中有关使用雷达的规定。

(二) 应确保所使用的雷达量程以足够频繁的时间间隔进行

转换,以便能及早地发现回波。应注意微弱的和反射力差的回波可能会被漏掉。

(三)每当使用雷达时,应选择合适的量程,仔细观察显示器,有效地作雷达运动图,并确保在充裕的时间里完成雷达标绘和进行系统的分析。

(四)天气良好时,只要有可能,值班驾驶员应进行雷达方面的操练。

第三十九条摇在下列情况下值班驾驶员应立即报告船长,船长接到报告后应尽快上驾驶台,必要时由船长直接指挥:

(一)遇到或预料能见度不良时。

(二)对通航条件或他船的动态产生疑虑时。

(三)对保持航向感到困难时。

(四)在预计的时间未能看到陆地、航标或测不到水深时。

(五)意外地看到陆地、航标或水深突然发生变化时。

(六)主机、推进装置遥控器、舵机或者任何主要的航行设备、警报或指示仪发生故障时。

(七)无线电设备发生故障时。

(八)在恶劣天气中,怀疑可能有气象危害时。

(九)遇到危及航行的任何情况,诸如冰或漂流船时。

(十)发现遇难人员或船只以及他船求救时。

(十一)对船长指定的位置或时间以及其他紧急情况感到疑虑时。

第四十条摇尽管在上述情况中要求立即报告船长,但当情况需要时,值班驾驶员为了船舶的安全,应毫不犹豫地采取果断行动。

第四十一条摇值班驾驶员应将所有与航行安全有关的指示和信息告知驾驶台的其他值班人员,以确保安全值班和正规瞭望。

第四章摇不同环境下的航行值班

第一节摇能见度不良

摇摇第四十二条摇当遇到或预料能见度不良时,值班驾驶员的首要职责是遵照《国际海上避碰规则》的相应条款,采取鸣放雾号、

以安全航速行驶、并使主机处于立即可操纵的准备状态等措施。此外,值班驾驶员还应该:

- (一)通知船长。
- (二)布置瞭望人员和舵工手动操舵。
- (三)显示航行灯。
- (四)开启和使用雷达。
- (五)如可能,在能见度变坏前抢测陆标或天测船位。

第二节 夜间航行

第四十三条 摇在夜间航行,船长和值班驾驶员安排瞭望时应充分考虑到驾驶台设备和可供使用的助航仪器的局限性,当时航区的环境和情况,以及所实施的程序和安全措施。

第四十四条 摇船长应将航行指示和注意事项或者其他重要布置明确记入“船长夜航命令簿”,值班驾驶员应遵照执行。

第三节 摇沿岸和拥挤水域的航行

第四十五条 摇在沿岸和拥挤水域航行时,应使用船上适合于该地区并依照最近期资料改正过的最大比例尺的海图。在确认没有碰撞危险的情况下,应勤测船位,环境许可时还应使用多种方法定位。值班驾驶员应确切地辨认沿岸陆标及所有有关的航行标志。

第四节 摇引航员在船时的航行

第四十六条 摇船舶由引航员引航时并不解除船长管理和驾驶船舶的责任。船长和引航员应交换有关航行方法、当地情况和船舶性能等情况。船长和值班驾驶员应与引航员紧密合作,并保持对船位和船舶动态随时进行核对。船长对引航员的错误操作应及时指出,必要时即行纠正。

第四十七条 摇船长在非危险航段暂离驾驶台时应告知引航员,并指定驾驶员负责。如值班驾驶员对引航员的行动或意图有所怀疑,应要求引航员予以澄清,如仍有怀疑,应立即报告船长,并可在船长未到达之前采取必要的行动。

第五章摇轮机值班应遵守的原则

第一节摇值班轮机员

第四十八条摇负责轮机值班的轮机员是轮机长的代表,在任何时候,主要负责对影响船舶安全的机械设备进行安全有效的操作和保养,并根据需要,负责值班责任范围内的一切机械设备的检查、操作和测试,确保在任何时候均能保证安全值班。

第二节摇值班安排

第四十九条摇在任何时候,轮机值班的组成应确保影响船舶安全操作的所有机器的安全运转,不论是自动还是手动操作,都应适合当时的环境和条件。

第五十条摇在决定轮机值班人员组成时,可包括合适的普通船员在内,并对下列因素应特别予以考虑:

- (一)船舶类型、机器类型和状况。
- (二)对影响船舶安全运行的机器置于充分的监管之下。
- (三)由于情况的变化,如天气、冰区、污染水域、浅水水域、各种紧急情况、船损控制或消除污染而采用的特殊操作方式。
- (四)值班人员的资格和经验。
- (五)人命、船舶、货物和港口的安全及环境保护。
- (六)遵守有关国际公约、国家法规和当地规章。
- (七)保持船舶正常运行。

第三节摇值班交接

第五十一条摇值班轮机员如有理由认为接班轮机员显然不能有效地执行值班任务时,不应向接班轮机员交班,并立即向轮机长报告。

第五十二条摇接班轮机员应确信本班人员完全有能力能够有效地完成各自的任务。

第五十三条摇轮机值班人员在接班之前,应对下列情况了解清楚:

- (一)轮机长关于船舶系统和机器运转的常规命令和特别指

示。

(二)对所有机器及系统运行的工作状况和参与涉及人员以及潜在的危險。

(三)污水艙、压载艙、污油艙、备用艙、淡水柜、粪便柜等使用状况和液面高度以及对其中贮存物的使用或处理的特殊要求。

(四)在燃油备用艙、沉淀柜、日用油柜和其他燃油贮存设备中的燃油液位高度和使用状况。

(五)有关卫生系统处理的特殊要求。

(六)各种主、辅机系统(包括配电系统)的操作方式和运行状况。

(七)监控设备和手动操作设备的状况。

(八)蒸汽锅炉运行以及有关的设备状况和操作方式。

(九)由于恶劣天气、冰冻、被污染的水域或浅水引起的潜在不利条件。

(十)由于设备故障或危及船舶安全的情况而采取的特殊操作方式和应急措施。

(十一)有关分派给机舱普通船员任务的情况。

(十二)消防设备的有效性。

第五十四条摇接班轮机员应检查轮机日志,并核对与自己观察的情况一致时,方可接班。

第四节摇轮机值班职责

第五十五条摇值班轮机员应保证维持既定的正常值班安排。机舱值班的普通船员应协助值班轮机员使主、辅机安全和有效运行。

第五十六条摇尽管轮机长在机舱,值班轮机员应继续对机舱工作全权负责,直到轮机长明确通知他轮机长已承担责任并经双方确认后为止。

第五十七条摇轮机值班的所有成员都必须熟悉被指派的值班职责,此外,每个成员对其服务的船舶还应掌握:

(一)恰当地使用内部通信系统的知识。

(二)机舱逃生途径的知识。

(三)机舱报警系统的知识,特别是关于辨别各种警报与二氧化碳警报的能力。

(四)有关机舱灭火设备的数量、位置、性能和使用的知识。

(五)船损堵漏工具的使用知识。

第五十八条摇在轮机值班开始时,应当对当时所有的机器工作情况、工况参数加以验证、分析,并保持在正常范围值。

第五十九条摇在值班期间值班轮机员应定期巡回检查机舱和舵机室,以便及时发现机器的故障和损坏情况,并执行其他一切需要的任务。

第六十条摇任何运转失常的、预料将发生故障或需要特殊处理的机器,连同已经采取的措施应作详细记录。如果需要,应为进一步的措施拟出计划。

第六十一条摇对于有人值守的机舱,值班轮机员应随时能立即操纵推进设备,以适应变向和变速的需要。

第六十二条摇对于定期无人值守机舱的值班轮机员,在机舱呼叫照料时,应立即到达机舱。

第六十三条摇驾驶台的所有命令应迅速执行,对主推进装置的变向和变速应做出记录。当人工操作时,值班轮机员应保证主推进装置的操纵台前不间断地有人值守,并处于准备和操作状态。

第六十四条摇对所有机器的保养和维护所需要的物料和备件的供应应给予足够的注意,包括机械、电气、电子、液压和空气系统及其控制装置和与此相关的安全设备,所有舱室生活系统设备以及物料和备品的使用记录。

第六十五条摇轮机长应保证将值班时拟进行的预防性保养、控制损害或修理工作等情况通知负责值班的高级船员。对于属于值班责任内的拟处理的所有机器,负责轮机值班的高级船员应负责其隔离、旁通和调整,并将已进行的全部工作记录下来。

第六十六条摇当机舱处于备车状态时,值班轮机员应保证一切在操纵时可能用到的机器设备随时处于可用状态,并使电力有充足的储备,以满足舵机和其他需要。

第六十七条摇值班轮机员在值班期间不应再被分派或承担任何会妨碍其监管主推进系统及其辅助设备的其他任务,而应保证机器及设备处于经常的监管之下,直到正式交班为止。

第六十八条摇值班轮机员应告示其他值班人员有关对机器的潜在危险情况,以及危及人命和船舶安全的情况。

第六十九条摇值班轮机员应确保机舱在监管之下,一旦值班

人员丧失值班能力,应安排替代人员。不能使机舱处于无人监管而无法手动操作和调节的失控状态。

第七十条 摇值班轮机员应采取必要的措施,以对付由于设备损坏、失火、进水、破裂、碰撞、搁浅和其他原因所引起的损害的影响。

第七十一条 摇在下班前,值班轮机员应将值班中有关主、辅机发生的事情完整记录下来,并提醒接班人员注意。

第七十二条 摇在进行一切预防性保养、损害控制或维修工作时,值班轮机员应与负责维修工作的轮机员合作,这些工作应包括但不局限于如下内容:

(一)对要进行工作的机器加以隔离和旁通。

(二)在维修期间,将其余的设备调节至充分和安全地发挥功能的状态。

(三)为了有利于接班人员的工作,在轮机日志或其他适当的文本上详细记录维修保养过的设备、参加人员和他们所采取的安全措施。

(四)必要时将已修理过的机器和设备进行测试、调整,投入使用。

第七十三条 摇值班轮机员应确保在机舱从事维修工作的普通船员,在一旦自动设备失灵时,可协同对机器进行手动操作。

第七十四条 摇值班轮机员应记住,为使船舶和船员的安全免遭任何威胁,在船舶推进系统发生故障引起速度变化或停止运转、舵机瞬间失灵或失效、机舱发生火灾、电站发生故障或类似这种威胁安全的其他情况时,应立即通知驾驶室。这种通知如有可能,应在采取行动之前完成,以便驾驶室有最充分的时间采取一切可能的措施来避免可能发生的海难。

第七十五条 摇在遇到下列情况,值班轮机员应立即通知轮机长:

(一)当机器发生故障或损坏,可能危及船舶的安全运行时。

(二)发生失常现象,经判断会引起推进机械、辅机、监视系统、调节系统的损坏或破坏时。

(三)发生紧急情况或对于采取什么措施和决定无把握时。

第七十六条 摇除需要将上条所述情况报告轮机长以外,为了机器和船员的安全需要,值班轮机员可以立即毫不犹豫地采取措

施。

第七十七条摇值班轮机员应将保证安全值班的一切适当指示和信息告知值班人员,日常的机器保养工作应纳入值班日常工作制度之内。详细的维修工作,包括全船的电气、机械、液压、气动或适用的电子设备的修理,应在轮机长和值班轮机员的监视下进行,这些修理应作记录。

第五节摇不同环境下的轮机值班

第七十八条摇值班轮机员应确保提供雾中声号用的持久的空气或蒸汽压力,并随时执行驾驶台的任何变速、变向的命令。此外,还应保证备妥用于操纵的一切辅助机械。

第七十九条摇值班轮机员当接到船舶进入拥挤水域中航行的通知时,应确保所有涉及船舶操纵的机器能即刻置于手动操作模式。值班轮机员还应保证有足够的备用动力,以供舵和其他操作要求所用。应急操舵和其他辅助设备应准备好可立即使用。

第六章摇无线电值班遵守的原则

第一节摇无线电人员

第八十条摇船公司、船长和无线电值班人员应遵守本章规定,以保证船舶在海上航行时保持足够的无线电安全值班;在遵守本规则同时,还应符合无线电规则。

第八十一条摇本章的规定适用于经修正的《1978年国际海上人命安全公约》所规定的配备无线电的船舶无线电人员。

第八十二条摇在船长的领导下,船舶电台在持有相应适任证书的无线电人员管理下进行操作,遇险通信只能经船长批准后发送。

第二节摇值班安排

第八十三条摇在决定无线电值班时,船长应:

(一)保证无线电值班是按照无线电规则和《1978年国际海上人命安全公约》有关规定进行的。

(二)保证无线电值班的主要职责不会受到与船舶安全航行无关的无线电通信的严重影响。

(三)考虑到船上所安装的无线电设备及其工作时间。

第三节 摇无线电值班职责

第八十四条 摇履行无线电值班的无线电人员应：

(一)保证值班是保持在无线电规则和 ~~公约~~ 公约所指定的频率上。

(二)值班时,定时检查无线电设备的工作状态及其电源,并且在发现设备故障时及时报告船长。

(三)凡水上安全管理机关有相应规定不能在港界内开启发信机,或者是在装卸和清洗易挥发性的易燃易爆货物时,根据船长或值班驾驶员的指示禁止开启和修理一切发信设备。

第八十五条 摇在离港前,指定作为在遇险事件时负有无线电通信职责的无线电人员应确保：

(一)所有遇险和安全无线电设备、备用电源均处于有效工作状态,并记入电台工作日志。

(二)所有国际公约规定的文件、船舶航行通告和主管机关要求的附加文件均须备妥,并根据最新收到的资料进行修改,有不符之处报告船长。

(三)报房时钟准确地设定到与无线电报时信号一致。

(四)天线正确地架妥,无损坏,并连接正确。

(五)应准时接收船舶将要航行的区域、船长要求的其他区域的最新的也像报告和航行警告,并将这些信息送交船长。

第八十六条 摇在离港并启用电台时,无线电值班人员应：

(一)保持在国际遇险频率上值守并接收有关的通信业务。

(二)发送通报(船名、位置和目的港等)给有关的海岸电台和其他可能会进行通信的相应的岸台。

(三)根据船长指示,向船位报告系统发送报告。

第八十七条 摇在电台值守时间内,无线电值班人员应：

(一)用标准报时信号校对报房时钟,每天至少一次。

(二)在进入或驶离可能经常与之通信的海岸电台的服务区域时发一通报。

第八十八条 摇在海上时,指定为在遇险事件中负有无线电通

信主要责任的无线电值班人员应保证下列设备工作正常：

(一)每周至少一次用试验方法测试数字选择性呼叫(遇险)遇险和安全通信的无线电设备。

(二)每天至少一次测试遇险和安全通信的无线电设备,但不发射任何信号。

这些试验的结果应记入无线电工作日志。

第八十九条摇指定进行一般通信业务的无线电值班人员,应考虑本船船位与那些可能要进行通信业务的海岸电台和海岸地球站的相互位置,保证做到在可能交换通信的频率上保持有效的值守。在交换通信信息时,无线电值班人员应遵守国际电信联盟的有关规定。

第九十条摇当到达港口关闭电台时,无线电值班人员应报告给当地海岸电台和其他建立过联系的电台,并应：

(一)确保天线接地。

(二)检查备用电源完全足电。

第九十一条摇遇险报警或遇险呼叫优先于一切其他通信。当电台收到遇险报警时,必须立即停止干扰遇险通信的任何发射。

第九十二条摇如本船遇险,指定为在遇险事件中负有无线电通信主要责任的无线电人员,应立即遵照无线电规则的程序承担责任。

第九十三条摇当收到遇险报警时,无线电值班人员应立即报告船长,在遇险事件中负有无线电通信主要责任的无线电人员,应马上根据无线电规则的程序承担责任。

第九十四条摇无线电值班人员应按照无线电规则及《国际海上人命安全公约》有关无线电日志的要求做好记录。

第九十五条摇在发生遇险事件时,保持无线电记录是无线电人员的责任。下列事项连同其发生的时间予以记录：

(一)遇险、紧急和安全的无线电通信摘要。

(二)与遇险及救助有关的重要事件。

(三)如果可能,每天一次船位。

(四)无线电装置的状况,包括电源状况的摘要。

第九十六条摇无线电工作日志必须存放在经常通信操作的地点,并应能使：

(一)船长可以查阅。