

考试辅导：机动船舶安全操作规程 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/283/2021_2022__E8_80_83_E8_AF_95_E8_BE_85_E5_c62_283662.htm

机动船舶安全操作规程

出航前的准备 1、出航前船长应履行以下职责： 、接到航次命令后应即时宣布开航时间，通知所属船员按时回船，并备足燃油物料及全船生活物品。 、检查船员证书是否齐全有效，如有临时代职人员，应办理好手续，对值班人员，应详细介绍本船的各种设备及操纵性能，并安排好工作。

、检查本轮及附拖驳船的航行证书及其它有关证件办好情况，检查进出港口签证手续，如装运危险物品，应办理危险物品准运证。 、检查本轮及附拖驳船的助航仪器、操作机械

、工属具、拖带设备、锚泊设备、消防救生设备，如发现问题，应采取措施排除，严禁带病出航。 、检查货物装载情况，货物装载应符合安全要求，不符合要求，应通知有关人员及时整改。

、通知机舱对主机、副机、轴系、管系电器设备等进行一次全面检查，做好开航准备。 、开航前、召开航次会议，认真落实安全措施，明确分工，职责到人。

2、开航前的备车检查与准备

、值班轮机员接到开航通知后，立即做好开航前的准备工作。 、将燃料油、润滑油、冷却液、压缩空气管系中的有关阀门打开，排放日用燃油柜中的积水和沉淀物，并补足燃料油和润滑油，保证膨胀水箱水位适当。

、检查齿轮箱、推力轴承油位，并保持正常向尾轴套筒压油，直到回油为止；向各人工加油处加注适量的润滑油或润滑脂。

、检查有关电器设备，打开需供电线路的开关，有警报装置的应打开开关试验必须正常。 、检查并

补充启动空气压力，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。

、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不应有遗留工具和杂物。

、打开气缸上的放气试验堵塞，脱开离合器，人力盘车数转，当确认无碰、卡滞现象时，方可启动发动。离码头的操作

、船长应根据风向、风力、流速、流向对船舶的影响及码头周围的水深和船停靠情况，决定离码头的方法，并告诉值班人员。

、值班人员和在甲板上操作的人员一律要穿好救生衣。

、收起船舷外不必要的缆绳和障碍物。

、注意码头、泊位、周围环境、前后船、来往船舶动态，在无妨碍他船航行时方可行动，并按章鸣放离码头信号，在得到附拖驳船同意后，方可动车操作。

、单船离码头时，在有流河段，一般正常情况下，可根据水流流向，解掉首尾缆，待船首或船尾与水流成一夹角时，解掉全部缆绳，动车离开码头；在平流地区，可先用竹篙撑开船尾，有足够水深后再动车。双车船在前后档较紧张的情况可利用双车的车舵配合，横移离泊。

、驶离码头时，用车不宜过猛，用舵不宜过早，需要小舵角，防止船尾扫码头或其他停靠船舶。

、附拖驳船离码头时，先通知驳船解掉岸上缆绳，听到驳船信号后，拖轮再解掉头缆，慢车前进，并逐渐用小舵角，使船向外张，派副班人员到船尾注意船舶动态，指挥驳船操外舵，待船及时停靠码头或船只无妨碍时，逐渐加快速度。编队带缆操作

、船舶编队应遵守有关编队原则，并根据驳船抵港先后，决定编队顺序。

、拖轮从被拖船外舷一侧缓速靠近头档驳船，接过头档拖缆，当尾到达头档驳时及时停车，必要时倒

车，待船稳妥后，挂上拖缆，切忌盲目动车挂缆。 、挂上拖缆后通知驳船队解掉其他系在岸上缆绳，全部缆绳解掉后，由驳船吹前进号后，才可慢车前进，并逐渐用小舵角使船外扬，并指挥驳船外舵，待船队对来往船舶及周围停靠船无妨碍时，方可快车前进。 、整队锚泊后开航时，在挂缆前应做好起锚准备，拖轮应在上风一侧驶靠头档驳，接过拖缆，挂好长缆，慢速前进，当长缆刚起水面时，停车，长缆着力后再缓速前进，待驳船起锚作业完毕后，才能拖带起航。 、航行中收放长缆，拖轮应先行减速，以降低船队冲程，指挥各驳船应舵，当船队稳直打横弯曲时，方可收放长缆，在收放长缆时，要注意人身安全。 、编队、带缆、收放长缆都必须密切注意来往船动态和周围环境，在无妨碍他船和本船队安全时，才可行动，并按章鸣放信号。 、船队编队，一般应由正驾驶或船长进行，严禁一根缆绳两头使用，禁止从舱内或锚头上临时抽出带缆。 、中途挂缆时应减速，待船队稳定后再进行，严禁快速挂缆。 追越操作 、船舶在追越前必须充分考虑航道条件，周围环境及当时风向、水流情况，确定最佳追越方案。在狭窄、弯曲航道、船闸引航道、桥梁、滩险处及有明确规定不能追越的航段不得追越或齐头并进，严禁强行迫越。 、在可以追越的航道中，应按章鸣放追越信号，在取得前船的同意后，方可追越。追越船在赶上、越过、齐头并进和脱离被迫越船四个过程中，都必须保持一定横距，以防船吸。 、拖驶船队追越，一般应正缆为宜，外舷加强测水，指挥后驳操外舵；单船追越时，应适当控制车速，预防他船受吸流失控。 、在追越过程中，要谨慎操作，加强瞭望，随时注意被迫越船和前方动态，切实

做好防撞措施。

、被追越船听到追越信号后，应根据当时实际情况，用信号明确表示同意或不同意追越，当同意追越信号发出后，应采取减速和让出一部分航道措施，以缩短追越过程。

、信号未统一，严禁追越和强行追越。

会船操作

、船舶在交会前都要认真瞭望，随时注意周围环境和交会船动态，如动态不明，信号不统一时，应严禁交会。

、两船对驶交会，顺流船(下行船)应当在相距1km以上处，谨慎考虑当时环境和航道条件，及早鸣放会船信号；逆流船(上行船)听到信号后，如无特殊情况，应立即回答相应的会船信号，并采取避让行动。双方信号统一后不得改变。在鸣放会船号时，应同时配合使用红绿闪光灯或白色号旗，以明确自己的会船意图。

、船舶在交会过程中，都应适当控制船速，坚持"礼让三先"的原则，无特殊情况，各靠右让出一部分航道，以便顺利交会。

、吊拖船队交会，应尽量采取正缆，并及时鸣放一长三短信号，以引起驳船注意，保持船队稳直，在滩险、狭窄地段交会，应加强测水，适时保持横距，做好防撞措施。

、在交会中如有碰撞危险时，双方都应采取措施，挽救危局。

尾随行驶操作

、机动船和船队尾随行驶，后船与前船都应保持适当距离，以防前船突然发生意外时，能有充分的避让余地。

、后船尾随前船行驶，应加强瞭望，提高警惕，密切注意前船和前方动态，随时准备采取减速、停车、倒车和倒锚。

、前船在行驶中，如遇到特殊情况，必须倒车或后退时，应即时鸣放三短声，以引起后船注意。

横越操作

、横越船在横越前，应当注意航道情况和周围情况，在无碍他船行驶时，先鸣放信号一长声，才可以横越。

、横越船应主动避让顺航道行驶的船，不得在顺航道

行驶船的前方突然和强行横越。 1、两横越船同流向交叉相遇，居左者应当避让居右者。 2、不同流向的两船或两拖轮队横越相遇，逆流船应当主动避让顺流船，待顺流船驶过后再行横越。 过桥操作 3、在过桥前必须认真掌握过桥范围内的水流、风力、桥梁通航孔宽度和净空高度。根据本船队控制能力和附拖驳船情况，制定过桥操纵方法。 4、遵守各地有关过桥规定，过险桥应正驾驶(或船长)亲自指挥操作，加强副班，备好防碰工具，正缆过桥。 5、正确使用车速，掌握"当快则快、当慢则慢"的原则，以保持船队的稳直及拖轮有较良好的操纵性能。 6、遇有横风，应靠上风一侧，单舷测水，指挥驳船上风舵，并拆除所有挡风设施，做好防碰准备。 7、如流量或风力过大时，应根据拖轮的控制能力，采取分批拖带过桥，桥孔上、下游有不正常水流时，应迎主流，切勿图快走回流。 8、通过潮汐段的桥梁，应注意潮汐变化规律，掌握最高水位和最低水位，切勿冒险过桥，以免发生上碰下搁事故。 9、过桥时应加强瞭望，加强副班，密切注意前方来船，上水让下水船过桥，禁止在桥孔内追越，交会或齐头并进。 10、天气恶劣、视线不清时，如没有把握过桥，应暂时停靠等候，不要冒险过桥。 通过船闸操作 11、船舶通过船闸前应根据闸室的长、宽度及闸室内已停靠船的情况，结合本队情况，决定进闸队形和艘数。如不能整队进闸，应及时解缆并将不能马上进闸的驳船停靠妥当。 12、严格遵守船闸管理制度，听从船闸值班人员指挥，依次顺序进闸，闸门未开满不准进闸，进闸时不得抢挡，追越或齐头并进。 13、船舶驶入船闸引航道或到达鸣笛标处，应按章鸣放信号，并慢速调直船队，对准闸门中间线行驶。 14、注意风向

、水流对船队的影响，正确使用车舵，当驶近闸室时应保持最小牵引力，以稳定船队。进闸后根据船舶速度及时停车，依靠惯性前进，必要时倒车。遇有横风时应迎上风进闸。

、严禁在闸室内放倒锚和在扶梯、链条上带缆。

、船闸放水时，值班人员要注意闸室内水位升降，及时收、放缆绳，防止闸壁突出物勾损船体和搁翻船舶。

、闸内水位平稳，要等闸门开满后才能出闸，并服从船闸值班人员指挥，顺序出闸，出闸时先通知驳船解手缆，撑开船首，小角度慢速起拖，向闸室中心线行驶，等全部船舶出闸后，拖轮才能加速前进。

、顺流通过船闸时，应注意前方航道和船舶情况，保持一定距离，必要时下阻链制动，出闸时注意闸门外停靠船只，加强防撞措施。

船舶调头的操作

、船舶调头必须选择河面宽阔，水深足够的平直河段进行。

、根据风、流的情况和方向及航道的特点确定调头方法。

、调头前应按《内河避碰规则》规定显示灯号、型号、鸣放声号，密切注意来往船舶的动态及周围环境，在确认无碍他船航行后方可调头，调头不能抢越他船船头。

、拖带船队调头，要充分考虑航道宽度，拖带长度及水流、水深、风向等方面情况，正缆调头，驳船队应配合操舵。

、正确使用车舵，调头前应适当减速，船队顺流调头，更应及早减速。开始时操舵要慢，待驳船队跟随回转后，再加车助舵，结束前应立即回舵，保持航向稳定。

、航道正常情况下，轮船应尽量驶向航道一侧，保持较大的回转直径，不得采用硬调头的方法。拖带船队，更应坚持大直径回转，不得用舵角转向调头。如受航道限制，可采用固定一头，拖另一头的掉头方法。

、有流航道，顺水调向逆水，应从主流向缓流掉头；逆水调向顺水

，则应从缓流调向主流；单船顺流向逆水调头时，调头前应减速，转舵的舵角不要太大，防止流压及离心力的作用，使船发生横倾。

、风浪较大时，应选择上风一侧或较平稳区域调头，切忌在大浪区仓促调头。

、在长江调头，更应考虑船队的实际控制能力以及浮鼓的相对位置。

靠码头的操作

、在靠码头前应考虑到船舶冲程大小、载重情况、倒车后制动能力、风流对船舶的影响、码头结构特点、码头泊位前后船的动态、水域的大小等，并考虑靠码头的方法，备好靠码头的工具。

、靠码头时，应集中思想，谨慎驾驶，抵达码头时按章鸣放信号，慢车、停车利用惯性采用小舵角逐步靠拢码头，当到达泊位适当位置时，用倒车停稳。除在水流湍急情况下，不得使用快速靠码头。

、在航道条件许可时，一般不采用顺流停靠，应以适当车速，保持舵效，以船尾先拢、适当倒车、靠好。

、靠码头时，风流对船舶影响较大时，应考虑采取防风、防流压等措施。

、遇有吹拢风靠码头，船与码头夹角不宜过大，应采取平移靠码头或抛开锚靠码头的方法，并做好防碰工作。

、靠浅险码头，不可盲目动车用舵，应用缆绳、竹篙、绞套靠上码头，风、流推开无法靠码头时，应采用游移紧靠码头或大角度靠码头的方法。

锚泊操作

、应选择水深足够，水流平稳，避风、有回转余地、度质好的锚泊地点。

、备好锚、清理锚机、锚链作好抛锚的准备工作。如后面附拖船抛锚，应通知其做好锚泊准备。

、慢速驶进锚地，并进行测探，调直船队，当到达适宜区域后停车、解缆，在惯性消失后，船队开始下飘时命令抛锚。

、根据流速、风力、锚地水深等情况放出适当锚链，一般为水深的3-5倍，锚泊后按章显示号灯、号型。

、

如锚地在有潮流地区，且无回转余地，要缩短队型或采取抛首尾锚的方法锚泊。

- 、水流比较湍急，单锚不能保证安全时，应抛双锚，如驳船头档驳已抛锚，还可命令其它驳船抛锚。
- 、单船抛锚停靠趸船时，船首不得超越趸船前方的一端。
- 、锚泊时，如水深不足，应放出锚浮，以引起他船注意。
- 、严禁在水底电缆上游附近，水下电缆界限标内、架空电缆下，水下管口道及其他禁止抛锚的航段内锚泊。

、轮机部接到驾驶部停车命令后，轮机部操作柴油机停车。

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com