

## 船舶信号设备的监督检查

作者:林春光 来源:中国水运杂志 日期:2009年03月02日 点击:

号灯、号型是船舶必不可少的信号设备,是构成船舶是否适航的重要组成部分,也是海事部门在海上事故调查中判明碰撞事故当事双方责任的主要依据之一。

笔者在船舶检查时发现有些船舶存在着信号设备不满足《1972年国际海上避碰规则》(以下简称“72避碰规则”)规定的缺陷,这导致船舶航行时无法正确判断来船动态,从而导致紧迫局面或碰撞事故的发生。笔者结合船舶安检中发现的缺陷,论述船舶信号设备的监督检查要点。

### 号灯的检查

“72避碰规则”适用于船长20米及以上的船舶。该规则中信号设备是指:号灯、闪光灯、号型与号旗、声响信号器具。其中号灯的种类包括了以下的几种:桅灯、舷灯、尾灯、拖带灯、环照灯。

船舶号灯的最小能见距离检查。检查号灯的视程(最小能见距离)是否达到规则所规定的船长大于50米以上的桅灯6海里,船长20米到50米的桅灯的视程5海里;船长大于50米以上的舷灯、尾灯、拖带灯、环照灯视程3海里,船长20米到50米的舷灯、尾灯、拖带灯、环照灯视程2海里。

号灯的供电和控制设备的检查。要检查核对假如船上的任何一盏航行灯发生故障时,驾驶台内自动指示器是否能够发出声、光报警信号。

号灯安装位置的检查。要留意检查桅灯和尾灯是否装错、左右舷航行灯的光弧是否符合要求、安装角度是否符合规则要求。有的船舶尾锚灯灯座板垂直于旗杆,这样灯光会全部向下照射到海面,一旦在船舶追越中,从船尾方向的来船很难看到前面船舶尾灯,可能会做出错误判断而造成从船艏撞船意外事故发生。

船上备用灯泡检查。船上有多少盏信号灯必须有多少个备用的船用灯泡。

号灯灯座的检查。当发现船舶灯座锈蚀较严重或灯箱中黑色无光漆已经大部分脱落,一定要求在开航前纠正缺陷。如果船员简单地用一个铁丝绑扎灯座,可把它列为严重缺陷,在开航前纠正。

被部分遮蔽的失控灯的检查。检查失控灯要注意灯的安装和灯的形式,常见缺陷主要有间距达不到2米和被遮挡范围超过6°。笔者曾对多艘船舶安全检查发现,A轮失控灯位于船舶的主桅杆下方,由于桅杆粗大,环照灯射向船尾的光线被桅杆完全遮蔽,遮蔽范围约为有100°。B轮的环照灯设在前桅顶部,环照灯射向船尾的光线被桅杆遮蔽范围是自船首向每舷各105°。C轮失控灯被遮蔽的弧度约为30°;且该船两盏失控灯间距只有1.4米。上述三艘船舶失控灯的布设不符合“72避碰规则”要求。可以想象的是,一旦船舶遇到失控或限于吃水须打开环照灯,而后方来船又无法通过失控灯获知此信息将会产生什么后果。在发现A、B、C轮存在这一违反“72避碰规则”的缺陷后,严格要求船方一定要在开航前纠正这一缺陷才允许开航。

闪光灯的检查。通信闪光灯常被用在中国沿海海域,夜间航行的商船在遇到渔船时起警告作用是比较明显的。检查时要注意闪光灯的备用灯泡要有2个。不能把救生艇上闪光灯当作白昼信号灯。露天甲板上的桅顶闪光灯是与号笛配套使用的,它的作用是同有很多艘船在一起时,假如我船拉汽笛,周围的船舶不一定能清楚是哪一艘船舶在哪里,这时如果能与桅顶的闪光灯一起使用,闪光灯闪烁几下,周围的其他船舶就会明白我船的意图,从而达到避碰行动上的一致。

## 号型和号旗的检查

号型是规则所规定悬挂在船上作为信号用的球形、十字型、圆柱型、圆锥型、菱型、双箭头号型和篮子形体的总称。主要是检查黑锚球3个数量要足够，最常见的缺陷有黑油漆脱落掉色。如果是施工船舶或拖带的船舶，要检查是否有菱形球等号型。号旗的配置主要检查是否按船长配备数量足够的相应旗号。

## 声号的检查

号钟放在锚机附近，主要用于船舶抛锚时船艏的大副和水手给驾驶室联系传递多少节锚链下水的信息，另一个作用是起雾时要敲钟。注意号锣的检查，规则要求船长在100米及以上的船舶要配备号锣。规则要求起雾时要船头敲钟，船尾敲锣，以便让周围的船舶在能见度较低的情况下，估计对方来船的大概长度，及时采取适当的避碰行动。常见的缺陷有，船上无号锣，号锣的音调和声音与号钟相混淆等。

号笛的声强要求对不同船长是145分贝、138分贝。号笛的鸣放不能全靠电动，要有机械操纵装置。如发现船上在前桅杆的位置安装一支号笛，后桅杆也安装一支号笛的情况时，要特别注意。按规则的规定间距超过100米的两个号笛禁止同时鸣放，如果同时鸣放，容易让周围船舶把几个短声听错为一个长声，这极其危险。

另有联合号笛系统的，主要是一个号笛的声强达不到公约规定的分贝数值时，应要求船方将两个号笛都装在船艏后桅或船艏后面的烟囱附近，从而确保间距超过100米的两个号笛禁止同时鸣放。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[船舶管理缺陷的认定及规避](#)

下一篇：[应进一步完善船舶压载水管理](#)

## 文章评论

### 特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙升91%

### 友情连接

### 相关文章

改变船舶年度检验方式 加强营运船舶管理工作 03-06

内河小型客渡船救生设备不容忽视 03-02

应进一步完善船舶压载水管理	03-02
船舶管理缺陷的认定及规避	02-10
黄河客渡船应加快更新换代步伐	10-21
船舶信号设备的安装及检查	10-07
船舶船体建造中的控制要点	11-10
内河船舶载重线勘划中的隐忧	08-11
运用数据库 改进船检管理	05-28
船级社与时俱进	04-28

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright @ 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024\*768 IE6.0下浏览

[违法不良信息举报中心](#) [网络110报警服务](#) [鄂ICP备08002098号](#)

