**交通部海图作业试行规则**

交水督（65）陶字第9号   
  
**第一章 总则**  
 第一条 为了合理选择航线，及时掌握船位，统一海图作业标注符号，保证船舶航行安全，充分发挥航海技术为社会主义水运事业服务的作用，特制定本规则。  
 第二条 船长应对海图作业全面负责，并经常对驾驶员进行检查指导。驾驶员应认真进行作业，发现问题，及时向船长报告，并积极提供意见。  
 第三条 海图作业的基本要求：  
 一、航区情况要熟悉。  
 二、各种助航仪器的误差数据要搞准，使用中要经常进行核对。  
 三、定船位要准、快、及时，做到勤测、勤算、勤核对。重要船位要反复核对。  
 四、要不断总结经验，提高海图作业的准确度。  
 第四条 在进行海图作业过程中，一切重要数据资料，如重要船位（改向时船位、长时间进行航迹推算后所测得的第一个观测船位。以及转移船位的观测船位等）的观测数据；位移差的方向和距离；所采用的风和流的资料等，均应记入航海日志。  
第五条 本航次进行的海图作业，必须保留到下一航次开始时方可擦去，以备查考。如果发生海事，应将当时进行作业的海图妥善保存，以供海事调查之用。

**第二章 航线拟定**  
 第六条 船长根据航次命令和有关航海资料，充分发扬技术民主，会同驾驶员共同研究制定安全经济航线和安全措施。在拟定航线时应考虑到航区政治情况；水文、气象因素；危险障碍物；助航标志；有关航行规章；以及本船技术设备状态和驾驶人员的经验等。

**第三章 航迹推算和舶位观测**  
 第七条 船舶驶出引航水域或港口后的观测船位可作为航迹推算起点。驶入引航水域或接近港界有物标可供导航时，可终止航迹推算。航迹推算的起点和终点应记入航海日志。  
 第八条 在航迹推算中，应充分使用风、流资料，仔细推算。接近危险地区，应考虑到推算船位本身存在一定的误差；必须采取谨慎措施。  
 第九条 一、在航迹推算中，对风、流的影响，应按以下规定进行计算：风压差、流压差、风流合压差值（简称风流压差值，以下同），尽可能用观测的方法求得。如无观测条件时，可根据该地区的资料或航行经验，确定一个数值进行计算。风流压差值小于一度时，可以不考虑计算。  
 二、风流压差值的采用或改变均应由船长决定，或由驾驶员根据船长的指示进行。  
 三、航行中，驾驶员所采用的风流压差值，应不断地进行测校，发现变化较大，应及时报告船长。  
 第十条 在狭水道或渔区航行，可以不进行推算。也应将进入狭水道或渔区前的中止点船位和驶出狭水道或渔区后的推算复始点的船位在海图上画出，并记入航海日志。  
 第十一条 如果发现位移差较大，且需要转移推算起点时，应报经船长同意后，才可将推算船位转移到观测船位。  
 第十二条 对定位时间间隔的要求：  
 一、推算船位：  
 （一）在沿岸水流影响显著地区航行，每一小时定位一次。  
 （二）其他地区航行，一般情况下，每二或四小时定位一次。  
 二、观测船位：  
 （一）沿岸航行，船速在１５节以下，每半小时定位一次。接近危险地区或船速１５节以上，均应适当缩短定位时间间隔。能见度不良情况下，应充分使用雷达进行定位。  
 （二）远离海岸航行，应充分利用天测、无线电测向仪等定位方法。天测定位，在正常情况下，每昼夜至少有三个天测船位（晨、昏和上午或下午太阳位置线间或与中午船位纬度间的移线船位各一个）。无线电测向定位，在有条件观测时，每两小时定位一次（当大圆改正量大于半度时，应予修正）。其他定位如使用劳兰定位等，可参考上述规定进行。接近浅滩、礁石和水深变化显著地区，在上述定位前后应进行测探，互相核对。

**第四章 分析研究**  
 第十三条 船长应重视组织驾驶员对位移差进行分析，积累资料，积累经验。在分析中应重点对仪器误差、风、流的影响和本船操作情况进行分析，并择要作出记录。  
长时间进行航迹推算后，在接近沿岸时所测得的第一个观测船位的位移差数据，必须进行分析，作出记录，供今后参考。

**第五章 标注和记载**  
 第十四条 常用名词的缩写代号 常用名词的缩写代号（略）  
 第十五条 海图上的标注：  
 一、观测或推算船位的时间和计程仪指示的读数，以分数式指出。分数式和海图的横廓相平行。  
 二、位移差的方向和距离，以推算船位为起点到观测船位。  
 三、航向的标注应照下列次序标出：计划航线及其相对应的罗经航向、罗经改正量、风流压差值。均以缩写代号和度数平写在航线的上面。其中计划航线、罗经航向用三位数字标出。当航线接近南北，或航线太短。航向不宜按上述规定标注时，可标注在航线的旁边，并以箭头示之。  
 第十六条 观测船位记入航海日志时，应记观测原始数据，包括：时间、计程仪读数、物标名称和有关读数及改正量（天测船位，记天体名称，船位坐标，不记改正量）、位移差（参考性的船位不记位移差）。