



香 港 商 船 资 讯

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

不当地使用船上甚高频无线电设备作避碰之用

致：船东、船舶经理人、船舶经营人、船长和高级船员

概要

一艘香港注册船与一艘中国注册船在中国舟山群岛对开发生碰撞，两船均严重损毁。本文旨在请船长和高级船员留意，单靠甚高频无线电通讯和船舶自动识别系统（AIS）的数据避碰存在风险。

事 故

1. 2008年3月，一艘香港注册船与一艘中国注册船在中国舟山群岛对开发生碰撞。事发时能见度良好，事故中两船船身均严重损坏。
2. 意外调查结果显示：

- 香港注册船的三副没有避开被追越的中国注册船；
- 中国注册船是直航船，其三副当发现追越船没有遵从《1972年国际海上避碰规则》（《避碰规则》）条文采取适当行动让路时，并没有遵从《避碰规则》采取适当的行动；以及
- 两船的三副均没有察觉到通过甚高频无线电通讯达成的避碰行动协议存在风险。

汲取教训

3. 值班高级船员在评估碰撞危险时，应遵从《避碰规则》的规定，对雷达目标进行雷达标绘或其它系统观察（例如使用自动雷达标绘仪和 AIS），而非依凭通过甚高频无线电达成的行动协议。船只之间通过甚高频无线电互通的讯息或会流于不足、有欠精确，并容易令人误解。

4. 为免在海上发生碰撞，各有关方面务须时刻遵从《避碰规则》的规定，并须采取果断的避碰行动和持续监察该等行动，直至他船最后驶过和驶离为止。
5. 值班高级船员如对当时的交通情况或采取的避碰行动有任何疑问，应通知船长。
6. 甚高频无线电普遍用于船只间在海上的驾驶台与驾驶台通讯，但若值班高级船员单凭协议的行动避碰而不顾及这些行动带来的风险，则最终可能导致出现紧迫局面或碰撞。使用甚高频无线电通讯避碰的相关风险及注意事项载于本文附件。
7. 船舶经理人、船舶经营人、船长和高级船员务须留意上述事故，并从中汲取教训。

海事处航运政策科
2009年7月30日