



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

不當地使用船上甚高頻無線電設備作避碰之用

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員

概要

一艘香港註冊船與一艘中國註冊船在中國舟山群島對開發生碰撞，兩船均嚴重損毀。本文旨在請船長和高級船員留意，單靠甚高頻無線電通訊和船舶自動識別系統（AIS）的資料避碰存在風險。

事 故

1. 2008年3月，一艘香港註冊船與一艘中國註冊船在中國舟山群島對開發生碰撞。事發時能見度良好，事故中兩船船身均嚴重損壞。
2. 意外調查結果顯示：
 - 香港註冊船的三副沒有避開被追越的中國註冊船；
 - 中國註冊船是直航船，其三副當發現追越船沒有遵從《1972年國際海上避碰規則》（《避碰規則》）條文採取適當行動讓路時，並沒有遵從《避碰規則》採取適當的行動；以及
 - 兩船的三副均沒有察覺到通過甚高頻無線電通訊達成的避碰行動協議存在風險。

汲取教訓

3. 值班高級船員在評估碰撞危險時，應遵從《避碰規則》的規定，對雷達目標進行雷達標繪或其他系統觀察（例如使用自動雷達標繪儀和AIS），而非依憑通過甚高頻無線電達成的行動協議。船隻之間通過甚高頻無線電互通的訊息或會流於不足、有欠精確，並容易令人誤解。

4. 為免在海上發生碰撞，各有關方面務須時刻遵從《避碰規則》的規定，並須採取果斷的避碰行動和持續監察該等行動，直至他船最後駛過和駛離為止。
5. 值班高級船員如對當時的交通情況或採取的避碰行動有任何疑問，應通知船長。
6. 甚高頻無線電普遍用於船隻間在海上的駕駛台與駕駛台通訊，但若值班高級船員單憑協議的行動避碰而不顧及這些行動帶來的風險，則最終可能導致出現緊迫局面或碰撞。使用甚高頻無線電通訊避碰的相關風險及注意事項載於本文附件。
7. 船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員務須留意上述事故，並從中汲取教訓。

海事處航運政策科
2009 年 7 月 30 日