

马六甲海峡及新加坡航道强制报告系统

王云煌 (大连海事大学, 辽宁 大连 116026)

[关键词] 马六甲海峡; 新加坡航道; 报告系统

[摘要] 从船舶航行安全的角度, 介绍了马六甲海峡通航方法及新加坡航道强制船舶报告系统的基本情况和此方面的信息。

[中图分类号] U675.5⁺2 [文献标识码] B [文章编号] 100627728(2000)0320008201

一、马六甲海峡船舶通报注意事项

鉴于马六甲海峡近年来不断发生的海难及不幸海上事故, 新加坡、马来西亚、印尼三国已规定于 1998 年 12 月 1 日起实施通行船舶通报系统, 符合以下条件之船舶需以“英语”使用 VHF 波段报告给相关电台:

1. 适用船舶

- a. 总吨 300t 以上者;
- b. 船长 50m 以上者;
- c. 载有危险物品者;
- d. 已发生船难事故者。

2. 适用水域

由 100°40'E 到 104°23'E 共分成 9 区:

a. 1 区西边界线

连接 02°56'.7N, 101°40'.0E 和 03°07'.4N, 101°00'.0E

的恒向线。

b. 1, 2 区分界线

02°54'.2N 纬度线

c. 2, 3 区分界线

连接 02°00'.7N, 101°20'.0E 和 02°38'.1N, 101°40'.0E

的恒向线。

d. 3, 4 区分界线

连接 01°54'.2N, 102°00'.0E 和 02°00'.0N, 102°04'.8E

的恒向线。

e. 4, 5 区分界线

连接 01°40'.0N, 102°28'.0E 和 01°53'.4N, 102°40'.0E

的恒向线。

f. 5, 6 区分界线

连接 01°06'.0N, 103°00'.0E 和 01°20'.0N, 103°10'.0E

的恒向线。

g. 6, 7 区分界线

103°15'.4E 经度线。

h. 7, 8 区分界线

103°44'.0E 经度线。

i. 8, 9 区分界线

104°02'.5E 经度线。

j. 9 区东边界线

104°23'.0E 经度线。

3. 必要的报告内容

- a. 英文船名, 国际呼;
- b. 船舶位置;
- c. 危险货品, 危险等级;
- d. 任何危及船舶结构、设备、船货或不利船舶正常航行之因素;
- e. 航向及航速。

二、航行报告开始的地点

1. 当船舶穿越 Tg. Piai (01°15'.50N/ 103°30'.75E) 及 Palou Karimum Kecil (01°09'.20N/ 103°24'.35E) 或是离开锚区进入航行水道时。

2. a. 从南来经 Selat Riau 进入之船舶, 当航行经过 Ka2 raug Galang Lt. (01°09'.58N/ 104°11'.47E) 时。

b. 或从 Selat Durian 航行经过 Pulau Janqkat Beacon 时。

c. 接近 East Johor Strait, 航行经过 Eastern Buoy (01°17'.87N/ 104°05'.99E) 时。

3. 新加坡航道内的通报参考点

. Pu Iyu Kechil Lt (01°11'.48N/ 103°21'.23E)

. Sultan Shoal Lt (01°14'.38N/ 103°38'.98E)

. Raffles Lt (01°09'.60N/ 103°44'.55E)

(下转第 10 页)

由地面站向公司所有的 C 站下载该 DNID 码 ,并为每个船站分配一个成员编号。当 C 站终端上存有 DNID 码和成员编号后 ,就可以向公司发回船位数据报告。

数据报告的发送主要采用以下两种方式 :

对 C 站终端进行编程 ,设置终端间隔一定的时间自动发送一次船位报告 ,报告的间隔可以从公司编程控制。

由公司向 C 站终端发送的询呼指令 ,C 站终端接收到该询呼指令后向公司发回船位报告。

C 站报告一个船位的费用约为人民币 7 角 ,发送一个询呼指令的费用为人民币 2 元多。所以一般情况下通过编程将 C 站设置为每隔若干小时报一次 ,每天只要很少的费用就能比较精确地掌握船舶动态。在必要的时候 (如海难救助和恶劣天气时) 可以从公司控制 ,缩短 C 站报告船位的时间间隔 ;或者直接向 C 站报告船位的时间间隔 ;或者直接向 C 站发送询呼指令 ,

要求 C 站终端报回当前船位。

C 站报告的船位信息可以由地面站通过 E - mail 传回公司 ,也可以通过 PSDN (公用数据网) 或 PSTN 从地面站获取船位信息。获得的船位数据要作为共享信息保存到数据库中 ,用于电子海图系统显示船位。

由于远洋船舶一般都已经装备了 Inmarsat - C 船站 ,船务公司只需要利用较少的投资 ,购买计算机和调制解调器 ,安装船位自动报告系统软件 ,就可以随时获得公司船舶的航行状况。

五、系统应用范围

电子海图技术与 Inmarsat - C 系统的通信技术相结合 ,可以为公司科学进行船舶调度管理和安全救助指挥提供强有力的技术保证。

C 站的船位报告无需船上的人员参与 ,所以即使公司船舶没有及时向公司发送回午时报 ,公司也能利用船位自动报告系统随时获得远洋船舶的航行情况。

船舶的航行情况直接显示在电子海图上 ,公司的业务人员可以从海图

上直观地了解船舶航行情况 ,合理安排船舶装卸货、挂靠港口、上油水、船舶修理等作业的时间和地点 ,科学合理地指挥船舶生产经营。

电子海图上可以标绘当前气象信息 ,例如在台风季节可以在电子海图上标绘台风中心、半径、风力、移动方向等信息 ,同时控制台风附近的船舶 C 站缩短自动报告船位的时间间隔 ,安监部门可以密切监视船舶航行和台风走向 ,指导船舶采取科学的方法进行防风、抗台工作 ,保证船舶航行安全。

如果船舶发生海难事故 ,利用船位报告系统可以迅速确定船舶遇险的位置 ,在电子海图上寻找一定范围内的过路船舶 ,跟踪指导过路船舶对遇险船舶的救援。同时 ,还可以利用遇险船舶的 C 站随时了解遇险船舶的状况 ,提供详细的救助信息 ,协助救助人员科学进行施救决策。

烟台海运总公司利用海通通信仪器有限公司开发的这套船位自动报告系统进行公司运营船舶的调度管理 ,取得很好的经济效益。”

(上接第 8 页)

- . Sakijang Lt Bn (01 13 . 30N/ 103 51 . 37E)
- . Bedok Lt (01 18 . 54N/ 103 56 . 06E)
- . Tg. Stapa Lt (01 20 . 57N/ 104 08 . 24E)
- . Horseburgh Lt (01 19 . 81N/ 104 24 . 44E)

三、本通报中各段主管海事单位

- . 1 ~ 5 区 : Klang VTS
- . 6 区 : Johor VTS
- . 7 ~ 9 区 : Singapore VTS

四、各主管海事单位提供的信息内容以及程序

- a. 不利航行的特殊状况以及航行安全消息 ;
- b. 各船在通报水域中均需保持无线电开机 ,与所有船舶有直接关系的消息将会以 VHF - 16 广播 (或其他 VTS 特别指定的频道广播)。

马六甲海峡和新加坡航道强制报告系统各分段区指定 VHF 频道

区号	VHF 频道	VTS 主管海事单位
Sector 1	VHF Channel 66	KLANG VTS
Sector 2	VHF Channel 88	KLANG VTS
Sector 3	VHF Channel 84	KLANG VTS
Sector 4	VHF Channel 61	KLANG VTS
Sector 5	VHF Channel 88	KLANG VTS
Sector 6	VHF Channel 88	JOHOR VTS
Sector 7	VHF Channel 73	SINGAPORE VTS
Sector 8	VHF Channel 14	SINGAPORE VTS
Sector 9	VHF Channel 10	SINGAPORE VTS