



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

船舶在通航分隔帶碰撞

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員

概要

最近，某艘香港註冊雜貨船與另一艘船在日本內海碰撞。本文旨在促請岸上管理部門和船上人員注意航次計劃的重要性，和當環境許可時要以多過一種導航方法來核實船位。

事 故

1. 2003年2月，某艘香港註冊雜貨船與一艘運木船在日本內海通航分隔帶範圍內碰撞。當時能見度良好，雜貨船在接連改變航向來避開前面多艘漁船之後，不覺進入了通航分隔帶的反向航道，隨後與一艘正從相反航向駛近的運木船碰撞。結果，雜貨船的左舷船身嚴重受損，運木船撞毀船首柱和船首樓。
2. 這宗事故的調查確定導致碰撞的因素為船上並沒有準備該航次的航次計劃，而且雜貨船的甲板部高級船員標繪船位不正確。碰撞之前不久，雜貨船的船長曾經數度改變航向，轉向左舷，以避開阻塞在其航道上的漁船。然而，由於該船的甲板部高級船員標繪船位不正確，船長未有察覺該船已進入反向航道，因而未能及早採取行動把船駛回正確的航道。啟航之前，船長沒有制訂航次計劃，而單憑自己的經驗來保障該船的航行安全。
3. 又據調查所得，雜貨船駕駛台工作人員單靠雷達定位來監測船位，並沒有採用像全球定位系統等其他辦法來校驗船位的精確度。

吸取教訓

4. 《海員培訓、發證和值班規則》（《STCW規則》）第A-VIII/2節訂明對航次計劃的要求。若切實可行，航次計劃須在航次開始之前預先備妥，並且須得到船長和駕駛員同意。在制訂計劃和評審其效用的時候，須利用一切相關和最新的資料作參考。考慮到在航次中維持航行安全所須執行的任務繁多，像向海岸電台報位、監測船位、避碰等等，若無妥善的航次計劃，則駕駛台工作人員在應付突發局面的成效便會受到嚴重影響。
5. 以多過一種導航方法來核實船位的需要是至為重要的。《STCW規則》第A-VIII/2節第47段訂明“應經常測定船位，環境許可時應採用多種方法定位”。若可能的話，必須避免依靠單一定位法。如僅用單一定位法，駕駛員不易察覺錯誤識別航道標誌或有錯誤的電子信息，會引致嚴重的航行危險事故。
6. 船東、船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員務須留意從中吸取教訓。

海事處航運政策科
2003年8月30日