



## 在有限能见度下的撞船事故与航行安全

致：船东、船舶经理人、船舶经营人、船长和高级船员

### 概要

一艘香港注册散货船在有限能见度下，于中国威海对开水域与一艘伯利兹杂货船相撞，导致后者沉没，数人遇难。本文旨在提醒船上工作的高级船员时刻均须遵照《国际海上避碰规则》的规定行事，在有限能见度的情况下尤须如此。

### 事 故

1. 2009 年 5 月某日 0724 时左右，一艘香港注册散货船在中国威海对开沿岸水域航行时，与一艘伯利兹杂货船相撞。事发时海面能见度极低，只有约 20 米。
2. 碰撞发生前，香港注册船上的驾驶台工作人员只有大副（值班高级船员）和当值高级水手。船上设有两台雷达和一台船舶自动识别系统（AIS 系统），但当中只有一台正在使用中的雷达能够运作。虽然船长已获告知有关情况，但他既没有减慢航速，也没有要求机房人员安排主机处于备用状况。该船当时以约 11.2 节全速航行。
3. 值班高级船员和当值高级水手一直在驾驶台值班，用视觉、雷达和听觉保持瞭望。然而，值班高级船员未能在雷达屏幕上发现任何物标，也没有使用 AIS 系统协助识别附近水域内是否有其它船只。如果他使用了 AIS 系统，定可发现同样设有 AIS 系统的伯利兹船只正以接近相对的航向行驶。在上述情况下，值班高级船员假设在附近水域内没有其它船只或海上交通，遂在海面能见度极低的情况下让其船维持原有的航向和航速，并没有在发生撞船事故前采取任何行动。

4. 意外调查发现：

- 香港船只的驾驶台工作人员没有使用一切可用方法，特别是没有适当使用 AIS 系统，以保持适当瞭望；
- 香港船只和伯利兹船只均没有以安全航速行驶；以及
- 伯利兹船只采用了不当的避碰行动，对航向作出了一连串的小转变。

## 汲取教训

5. 大家应从事故中汲取以下教训：

- a) AIS 系统旨在协助识别船只、追踪物标、简化信息交换和提供额外数据，以助船上人员了解海上交通情况。船上人员可把 AIS 系统接收的船只数据与雷达显示的数据作一比较，从而确定雷达是否操作良好。值班高级船员除使用视觉、雷达和听觉外，还须使用一切可用方法（包括 AIS 系统）协助识别附近水域内是否有其它船只，以保持适当瞭望，在有限能见度的情况下尤须如此。
- b) 船只在任何时候均须以适应当时有限能见度的环境和情况的安全速度行驶（船上人员须适当考虑《避碰规则》第 6 条所列的因素），发动机也须处于立即可以操纵的状况。
- c) 采取避碰行动时，应避免对航向及 / 或航速作一连串的小转变。如环境许可，为避免碰撞而对航向及 / 或航速作出的任何转变，须大到足以使他船人员以视觉或雷达进行观察时易于察觉。
- d) 值班高级船员须完全明白《避碰规则》的内容，并在任何时候均妥善依循和遵从其规定行事，在有限能见度的情况下尤须遵守第 19 条、第 35 条和 B 部第 I 节（第 4 至 10 条）的规定。管理公司应为驾驶台值班高级船员提供所需指引或核对清单，并应推行措施以确保该等人员时刻遵守《避碰规则》和遵从《国际安全管理规则》规定的程序。

6. 船东、船舶经理人、船舶经营人、船长和高级船员务须留意上述情况，从中汲取教训。