



香港商船資訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

一艘油輪／化學品船與一艘散貨船在印度卡奇灣發生碰撞事故

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員

概要

一艘香港註冊的油輪／化學品船與一艘散貨船在印度卡奇灣分道航行制的深水航道內發生碰撞。當時天氣良好，兩艘船隻均可以互見。碰撞導致兩艘船隻的船體破損。事發後，散貨船被宣布為推定全損。本文旨在提醒船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員，務須汲取是次意外的教訓。

事故

1. 一艘香港註冊油輪／化學品船（*油化船*）與一艘散貨船（*散貨船*）在印度卡奇灣分道航行制的深水航道內發生碰撞，而該航道受當地的船隻航行監察服務所涵蓋。事故當天晚上，天氣良好，天色清朗，能見度良好，海面平靜。在深水航道上，*散貨船*朝東南面進港，而*油化船*則朝西南面離港。當兩艘船隻彼此駛近並可能會在深水航道內相遇時，兩艘船隻的值班高級船員均透過雷達和電子海圖顯示與信息系統發現對方船隻，但他們並沒有及時採取果斷行動，以避免潛在的碰撞。*油化船*為避讓該船右舷的漁網，當經過擬定的深水航道轉向點後，沒有按計劃轉向西北，導致兩艘船隻有即時碰撞的危險。儘管*散貨船*的船長下令滿舵轉右，而*油化船*的值班高級船員則下令滿舵轉左，但*油化船*的船艏仍觸碰到*散貨船*的左舷三號貨艙處，導致*散貨船*的結構嚴重受損，隨後被宣布為推定全損。*油化船*的船艏和球鼻艏處的結構亦嚴重損壞，但經修復後恢復運作。

2. 調查發現，意外肇事原因如下：

(i) *散貨船*的值班高級船員未能有效利用一切可用方法，包括自動雷

達標繪儀來評估與*油化船*碰撞的危險（《避碰規則》¹第 7 條）；
以及其船長沒有及時採取果斷的行動來避免碰撞（《避碰規則》
第 8 條）；

（ii）*油化船*的值班高級船員沒有使用聽覺保持適當瞭望，以致未能確認從當地的船隻航行監察服務所收到的訊號（《避碰規則》第 5 條）；值班高級船員未能有效利用一切可用方法，包括自動雷達標繪儀來評估與*散貨船*碰撞的危險（《避碰規則》第 7 條）；值班高級船員直至與*散貨船*發生碰撞的危險迫近時，才通知船長；以及值班高級船員沒有及時採取果斷行動來避免碰撞（《避碰規則》第 8 條）；

（iii）兩艘船隻的船長均未能有效監督各自的值班高級船員；以及

（iv）*散貨船*和*油化船*彼此駛近時，未有遵循《避碰規則》第 34(d)條的規定發出信號。

汲取教訓

3. 所有船長及值班高級船員應時刻嚴格遵循《避碰規則》的規定，特別是按照規則第 5 條保持適當的瞭望，按照規則第 7 條正確判斷碰撞風險，按照規則第 8 條及時採取果斷行動來避免碰撞，以及按照規則第 34(d)條發出適當的信號等；所有船長應有效監督值班高級船員，特別是負責航行值班但經驗尚淺的高級船員；以及值班高級船員如對當時的通航狀況或其他船隻的動向有任何疑問，應立即尋求船長協助。

4. 船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員務須留意是次意外，從中汲取教訓。

海事處航運政策科

2024 年 6 月 3 日

¹ 《避碰規則》指經修訂的《1972 年國際海上避碰規則》。