



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

在有限能見度下的撞船事故與航行安全

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員

概要

一艘香港註冊散貨船在有限能見度下，於中國威海對開水域與一艘伯利茲雜貨船相撞，導致後者沉沒，數人遇難。本文旨在提醒船上工作的高級船員時刻均須遵照《國際海上避碰規則》的規定行事，在有限能見度的情況下尤須如此。

事 故

1. 2009 年 5 月某日 0724 時左右，一艘香港註冊散貨船在中國威海對開沿岸水域航行時，與一艘伯利茲雜貨船相撞。事發時海面能見度極低，只有約 20 米。
2. 碰撞發生前，香港註冊船上的駕駛台工作人員只有大副（值班高級船員）和當值高級水手。船上設有兩台雷達和一台船舶自動識別系統（AIS 系統），但當中只有一台正在使用中的雷達能夠運作。雖然船長已獲告知有關情況，但他既沒有減慢航速，也沒有要求機房人員安排主機處於備用狀況。該船當時以約 11.2 節全速航行。
3. 值班高級船員和當值高級水手一直在駕駛台值班，用視覺、雷達和聽覺保持瞭望。然而，值班高級船員未能在雷達屏幕上發現任何物標，也沒有使用 AIS 系統協助識別附近水域內是否有其他船隻。如果他使用了 AIS 系統，定可發現同樣設有 AIS 系統的伯利茲船隻正以接近相對的航向行駛。在上述情況下，值班高級船員假設在附近水域內沒有其他船隻或海上交通，遂在海面能見度極低的情況下讓其船維持原有的航向和航速，並沒有在發生撞船事故前採取任何行動。

4. 意外調查發現：

- 香港船隻的駕駛台工作人員沒有使用一切可用方法，特別是沒有適當使用 AIS 系統，以保持適當瞭望；
- 香港船隻和伯利茲船隻均沒有以安全航速行駛；以及
- 伯利茲船隻採用了不當的避碰行動，對航向作出了一連串的小轉變。

汲取教訓

5. 大家應從事故中汲取以下教訓：

- a) AIS 系統旨在協助識別船隻、追蹤物標、簡化信息交換和提供額外資料，以助船上人員了解海上交通情況。船上人員可把 AIS 系統接收的船隻資料與雷達顯示的資料作一比較，從而確定雷達是否操作良好。值班高級船員除使用視覺、雷達和聽覺外，還須使用一切可用方法（包括 AIS 系統）協助識別附近水域內是否有其他船隻，以保持適當瞭望，在有限能見度的情況下尤須如此。
- b) 船隻在任何時候均須以適應當時有限能見度的環境和情況的安全速度行駛（船上人員須適當考慮《避碰規則》第 6 條所列的因素），發動機也須處於立即可以操縱的狀況。
- c) 採取避碰行動時，應避免對航向及／或航速作一連串的小轉變。如環境許可，為避免碰撞而對航向及／或航速作出的任何轉變，須大到足以使他船人員以視覺或雷達進行觀察時易於察覺。
- d) 值班高級船員須完全明白《避碰規則》的內容，並在任何時候均妥善依循和遵從其規定行事，在有限能見度的情況下尤須遵守第 19 條、第 35 條和 B 部第 I 節（第 4 至 10 條）的規定。管理公司應為駕駛台值班高級船員提供所需指引或核對清單，並應推行措施以確保該等人員時刻遵守《避碰規則》和遵從《國際安全管理規則》規定的程序。

6. 船東、船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員務須留意上述情況，從中汲取教訓。