



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

一艘散貨船和一艘油船在東海發生碰撞事故

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員

概要

一艘香港註冊的散貨船與一艘巴拿馬註冊的油船在東海發生碰撞。油船隨即失火爆炸並最終沉沒，船上 32 名船員無一生還。本文旨在提醒船東、船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員，務須汲取這次意外的教訓。

事 故

1. 一艘巴拿馬註冊的油船(油船)與一艘香港註冊的散貨船(散貨船)在東海發生碰撞。當時海面輕浪，陰天，能見度良好，東北風四到五級。
2. 滿載凝析油的油輪在碰撞後隨即失火爆炸。油船在其貨油艙持續燃燒八天後沉沒。油船上 32 名船員中三人死亡，其餘失蹤。
3. 火勢蔓延至散貨船。散貨船上所有船員迅即使用自由降落式救生艇棄船逃生，並被附近漁船救起，無人受傷。
4. 調查發現，意外的肇因如下：
 - a) 兩船均未遵守以下要求
 - i) 根據 1972 年“國際海上避碰規則”(《避碰規則》)第 5 條的規定，通過視覺和聽覺保持適當瞭望;
 - ii) 根據《避碰規則》第 7 條的規定，每一艘船隻須使用適合當時環境和情況的一切可用方法確定是否存在碰撞危險。
 - b) 作為讓路船，油船在交叉相遇局面下未採取行動給散貨船讓路。在作為讓路船的油船沒有採取適當行動讓路時，作為直航船的散貨船未能採取避碰行動。

汲取教訓

5. 船長和值班駕駛員在任何時候均須嚴格遵守《避碰規則》的要求。而且，值班駕駛員和值班船員不得僅根據自動識別系統（AIS）信息來確定碰撞危險，須使用船上一切可用的輔航設備以及視覺瞭望來確定碰撞危險。
6. 船舶管理公司應復審其安全管理系統，以確保有以下程序：
 - a) 通過復審安全管理系統以強化其執行特別是關於駕駛台值班交接程序，來驗證培訓，演習和訓練的有效性；和
 - b) 在發生事故或險情時對航行數據記錄儀（VDR）數據進行備份。
7. 有關這宗意外的海事意外調查報告的文本載於本文附件 1，並見於海事處網頁：<https://www.mardep.gov.hk/hk/msnote/msin.html>。
8. 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這次意外，從中汲取教訓。

海事處航運政策科

2018 年 8 月 14 日