



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

一艘石油／化學品運輸船與一艘船在新加坡海峽東端發生碰撞

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員

概要

一艘香港註冊的石油／化學品運輸船由新加坡駛往印尼途中，在新加坡海峽東端與一艘錨泊船發生碰撞。事故導致該船的最終沉沒。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，務須汲取這次意外的教訓。

事 故

1. 一艘香港註冊的石油／化學品運輸船（運輸船）由新加坡駛往印尼途中，在新加坡海峽東端與一艘錨泊船（該船）發生碰撞。
2. 在接班後不久，運輸船的值班高級船員預算更改航向而右轉，以駛入下一計劃航向並避讓錨泊船。在向右轉向後，值班船員發現沒有舵效，運輸船並撞向該船。該船左舷船體嚴重受損而最終沉沒。
3. 調查發現，意外的主要肇因如下：
 - (a) 運輸船的值班高級船員並沒有遵守《1972年國際海上避碰規則》（《避碰規則》）第5、7及8條的規定，對當時的形勢作出全面評估、確定碰撞危險，並妥為運用良好的船藝，採取果斷和及時的避碰行動；
 - (b) 運輸船並沒有遵守《海員培訓、發證和值班規則》（《STCW 規則》）A-VIII/2第4部分的規定，妥善進行航行值班交接；
 - (c) 運輸船的駕駛台值班人員不熟悉操舵系統的操作，應急反應的方式亦不合適；及
 - (d) 該船的船舶自動識別系統（AIS）被關上或出現故障。

汲取教訓

4. 駕駛台值班人員應時刻遵守《避碰規則》及《STCW 規則》中有關航行值班的規定，特別是關於值班交接的要求。
5. 船舶管理公司應確保船上培訓及訓練的有效運進行，駕駛台值班人員必須熟悉包括舵機操作系統轉換等駕駛台設備的操作，並且具備對緊急情況的應變能力。
6. 所以船舶必須確保包括 AIS 在內的導航設備時刻處於正常工作狀態。
7. 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

2020 年 7 月 17 日