

2022 年 4 月 1 日台灣註冊貨櫃船 “TS TAICHUNG” 於香港葵涌貨櫃碼頭發生溢油事故

1. 事故簡報

- 1.1 於 2022 年 4 月 1 日，一艘右舷靠泊於香港葵涌貨櫃碼頭的台灣註冊貨櫃船 “TS TAICHUNG”（該船）與一艘本地燃油補給船 “路環之光”（油船）下了訂單去接收 300 噸低硫燃油。
- 1.2 於 1410 時，油船的右舷穩固在該船的左舷為了加油作業。於 1514 時，該船四倅發現低硫燃油從該船 3 號（右）低硫燃油儲存櫃的空氣通氣管頭溢出，並流往右舷的上層甲板。溢出的燃油更進一步越過甲板側的排水溝角材流入大海。他立即將溢油事故通知了該船的輪機長，並停止了加油作業。隨後，船上啟動緊急警報，召集全體船員應對溢油事件。輪機長估計溢出的燃油大約有 1000 公升，其中 800 公升在船上回收，200 公升溢出到海裡。
- 1.3 調查發現，事故肇因是船員在加油作業前未有隔離 3 號（右）低硫燃油儲存櫃的低硫燃油輸送管路，導致部分低硫燃油意外地從 3 號（左）低硫燃油儲存櫃流入 3 號（右）低硫燃油櫃，直到發生溢油事故時才被船員發現。
- 1.4 調查還發現，該船在 2020 年 7 月改裝燃油輸送管路系統時，沒有按照該船船級社認可的圖紙為 3 號（右）低硫燃油櫃安裝具有「止回流」功能的截止止回閥；船員未有按照船上安全管理制度的加油程序監控燃油裝載過程中的油速和油量，並及時採取補救措施，包括在最後加油階段向油船發出充分的警告，並就加油作業與油船進行有效溝通。

2. 汲取教訓

- 2.1 為避免日後再次發生類似事故，船舶管理公司、所有船長、高級船員和船員應：
 - (a) 直至加油作業之前，把分別連接到各個閒置油櫃的燃油輸送管路隔離開來；
 - (b) 嚴格按照船級社認可圖紙的要求，在改裝燃油輸送系統時安裝截止止回閥；及
 - (c) 嚴格遵從船上安全管理制度的要求，在加油作業之前應：
 - i. 有效監控燃油裝載過程的油速和油量，並及時採取補救

措施；

- ii. 在最後加油階段給予燃油補給船充分的警告；及
- iii. 與燃油補給船就加油作業進行有效溝通。