



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

船舶在通航分隔带碰撞

致：船东、船舶经理人、船舶经营人、船长和高级船员

概要

最近，某艘香港注册杂货船与另一艘船在日本内海碰撞。本文旨在促请岸上管理部门和船上人员注意航次计划的重要性，和当环境许可时要以多过一种导航方法来核实船位。

事 故

1. 2003年2月，某艘香港注册杂货船与一艘运木船在日本内海通航分隔带范围内碰撞。当时能见度良好，杂货船在接连改变航向来避开前面多艘渔船之后，不觉进入了通航分隔带的反向航道，随后与一艘正从相反航向驶近的运木船碰撞。结果，杂货船的左舷船身严重受损，运木船撞毁船首柱和船首楼。
2. 这宗事故的调查确定导致碰撞的因素为船上并没有准备该航次的航次计划，而且杂货船的甲板部高级船员标绘船位不正确。碰撞之前不久，杂货船的船长曾经数度改变航向，转向左舷，以避开阻塞在其航道上的渔船。然而，由于该船的甲板部高级船员标绘船位不正确，船长未有察觉该船已进入反向航道，因而未能及早采取行动把船驶回正确的航道。启航之前，船长没有制订航次计划，而单凭自己的经验来保障该船的航行安全。
3. 又据调查所得，杂货船驾驶台工作人员单靠雷达定位来监测船位，并没有采用像全球定位系统等其他办法来校验船位的精确度。

吸取教训

4. 《海员培训、发证和值班规则》（《STCW规则》）第A-VIII/2节订明对航次计划的要求。若切实可行，航次计划须在航次开始之前预先备妥，并且须得到船长和驾驶员同意。在制订计划和评审其效用的时候，须利用一切相关和最新的数据作参考。考虑到在航次中维持航行安全所须执行的任务繁多，像向海岸电台报位、监测船位、避碰等等，若无妥善的航次计划，则驾驶台工作人员在应付突发局面的成效便会受到严重影响。

5. 以多过一种导航方法来核实船位的需要是至为重要的。《STCW规则》第A-VIII/2节第47段订明“应经常测定船位，环境许可时应采用多种方法定位”。若可能的话，必须避免依靠单一定位法。如仅用单一定位法，驾驶员不易察觉错误识别航道标志或有错误的电子信息，会引致严重的航行危险事故。

6. 船东、船舶经理人、船舶经营人、船长和高级船员务须留意从中吸取教训。

海事处航运政策科
2003年8月30日