



香 港 商 船 资 讯

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

一艘散货船和一艘油船在东海发生碰撞事故

致：船东、船舶经理人、船舶经营人、船长、高级船员和船员

概要

一艘香港注册的散货船与一艘巴拿马注册的油船在东海发生碰撞。油船随即失火爆炸并最终沉没，船上 32 名船员无一生还。本文旨在提醒船东、船舶经理人、船舶经营人、船长和高级船员，务须汲取这次意外的教训。

事 故

1. 一艘巴拿马注册的油船(油船)与一艘香港注册的散货船(散货船)在东海发生碰撞。当时海面轻浪，阴天，能见度良好，东北风四到五级。
2. 满载凝析油的油轮在碰撞后随即失火爆炸。油船在其货油舱持续燃烧八天后沉没。油船上 32 名船员中三人死亡，其余失踪。
3. 火势蔓延至散货船。散货船上所有船员迅即使用自由降落式救生艇弃船逃生，并被附近渔船救起，无人受伤。
4. 调查发现，意外的肇因如下：
 - a) 两船均未遵守以下要求
 - i) 根据 1972 年“国际海上避碰规则”（《避碰规则》）第 5 条的规定，通过视觉和听觉保持适当瞭望；
 - ii) 根据《避碰规则》第 7 条的规定，每一艘船只须使用适合当时环境和情况的一切可用方法确定是否存在碰撞危险。
 - b) 作为让路船，油船在交叉相遇局面下未采取行动给散货船让路。在作为让路船的油船没有采取适当行动让路时，作为直航船的散货船未能采取避碰行动。

汲取教训

5. 船长和值班驾驶员在任何时候均须严格遵守《避碰规则》的要求。而且，值班驾驶员和值班船员不得仅根据自动识别系统（AIS）信息来确定碰撞危险，须使用船上一切可用的辅航设备以及视觉瞭望来确定碰撞危险。

6. 船舶管理公司应复审其安全管理系统，以确保有以下程序：
 - a) 通过复审安全管理系统以强化其执行特别是关于驾驶台值班交接程序，来验证培训，演习和训练的有效性；和
 - b) 在发生事故或险情时对航行数据记录仪（VDR）数据进行备份。

7. 有关这宗意外的海事意外调查报告的文本载于本文附件 1，并见于海事处网页：<https://www.mardep.gov.hk/sc/msnote/msin.html>。

8. 船东、船舶经理人、船舶经营人、船长、高级船员和船员务须留意这次意外，从中汲取教训。

海事处航运政策科

2018 年 8 月 14 日