



香 港 商 船 资 讯

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

一艘石油 / 化学品运输船与一艘船在新加坡海峡东端发生碰撞

致: 船东、船舶经理人、船舶经营人、船长、高级船员和船员

概要

一艘香港注册的石油 / 化学品运输船由新加坡驶往印尼途中，在新加坡海峡东端与一艘锚泊船发生碰撞。事故导致该船的最终沉没。本文旨在提醒船东、船舶经理人、船舶经营人、船长、高级船员和船员，务须汲取这次意外的教训。

事 故

1. 一艘香港注册的石油 / 化学品运输船（运输船）由新加坡驶往印尼途中，在新加坡海峡东端与一艘锚泊船(该船)发生碰撞。

2. 在接班后不久，运输船的值班高级船员预算更改航向而右转，以驶入下一计划航向并避让锚泊船。在向右转向后，值班船员发现没有舵效，运输船并撞向该船。该船左舷船体严重受损而最终沉没。

3. 调查发现，意外的主要肇因如下：
 - (a) 运输船的值班高级船员并没有遵守《1972 年国际海上避碰规则》(《避碰规则》) 第 5、7 及 8 条的规定，对当时的形势作出全面评估、确定碰撞危险，并妥为运用良好的船艺，采取果断和及时的避碰行动；
 - (b) 运输船并没有遵守《海员培训、发证和值班规则》(《STCW 规则》) A-VIII/2 第 4 部分的规定，妥善进行航行值班交接；
 - (c) 运输船的驾驶台值班人员不熟悉操舵系统的操作，应急反应的方式亦不合适；及
 - (d) 该船的船舶自动识别系统 (AIS) 被关上或出现故障。

汲取教训

4. 驾驶台值班人员应时刻遵守《避碰规则》及《STCW 规则》中有关航行值班的规定，特别是关于值班交接的要求。
5. 船舶管理公司应确保船上培训及训练的有效运行，驾驶台值班人员必须熟悉包括舵机操作系统转换等驾驶台设备的操作，并且具备对紧急情况的应变能力。
6. 所以船舶必须确保包括 AIS 在内的导航设备时刻处于正常工作状态。
7. 船东、船舶经理人、船舶经营人、船长、高级船员和船员务必留意这次意外，从中汲取教训。

海事处航运政策科

2020 年 7 月 17 日