

防损公告

2008年4月11日星期五

575号公告—4/08—避免碰撞—全球

澳大利亚运输安全局发布的对一艘带装卸设备的散货船与一艘沿海捕鱼船发生碰撞的事故的调查报告提醒了业界注意在碰撞案件中常见的诸多安全关键问题。

在大多数碰撞案件中有许多需要考虑的因素，且往往有一方以上需要对碰撞承担责任。本公告只关注本次碰撞事故以下两个方面的因素：

航线设计

涉案散货船使用的航线计划是由二副制作，并经船长审核的。船长和二副在设计航线时均未全面地考虑海图或者澳大利亚引水指南载明的警告标记，因此船舶在他们设计的航线上行驶时距离宾克斯角（Cape Banks）距岸边只有8海里。海图上的警示说明如下：

“在每年的11月至次年的6月，在佳发角(Cape Jaffa)和尼尔森角（Cape Nelson）之间的大陆架、在近岸150米（80fm）等深在线有数量众多的龙虾捕捞船。船舶驶经该区域时距离宾克斯角（Cape Banks）需要至少离岸10海里”。

在制订航线设计时如果充分注意到该警示说明，则涉案船舶驶经该区域时与她后来所碰撞的泊锚渔船距离至少有2海里。此外，如果碰撞当时的值班驾驶员对在区域出现渔船的可能性保持更高关注的话，则他应当会对渔船的出现更警惕。

虽然较好的航线设计不一定可以避免碰撞，但是本次事故很好地说明了船员需要正确阅读和理解海图的特征和警示说明以及引水指南书的信息的重要性。

保持正规的瞭望

调查人员在多艘船舶的驾驶室内发现了台式计算机和音响设备（虽然这种情形与本次事故无关）。此类诱人的娱乐设备可能会分散值班人员的注意力，或者妨碍其良好地完成值班工作，同时也很容易成为引发事故的因素之一。

同样的，应当完全禁止值班驾驶员使用类似MP3播放器的个人物品（使用者戴着耳机）。在单调乏味的瞭望过程中用手提电脑观看电影固然可以消磨时间，但是却可能引发严重的后果。

船舶在驶经沿海区域时，值班驾驶员必须时刻警惕小型船只的出现，特别是考虑到雷达反射的效果不佳。虽然国际避碰规则要求船舶在任何时候均应当保持正规的瞭望，但是我们常常见到渔船在锚泊后所有船上人员均睡觉的现象。

航海日志记载的内容应当反映值班的活动，且是可以证明适当瞭望的法律档。如果船舶在驶经沿海区域时某一时段的航海日志上值班人员记录的船舶定位很少，则人们有理由怀疑当值驾驶员的值班活动。

信息来源： UK 保赔协会防损部
电邮：lossprevention.ukclub@thosmiller.com

如需进一步讯息，请联系托马斯米勒保赔有限公司防损部，电话：+44 207 204 2307，
传真：44 207 283 6517，电子邮件：lossprevention.ukclub@thosmiller.com