

貨櫃10號錨泊中遭碰撞事故

發生經過

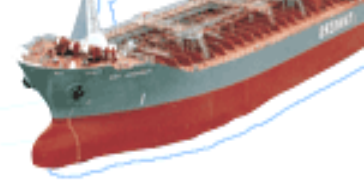


- 貨櫃10號輪於2013/4/11上午11:00錨泊於舟山馬峙一號錨地，15:40一艘總噸數11,709之油化輪“SC BEIHAI”自10號輪左舷約300度方位錨地航行，當相距約0.3海浬時，值班駕駛員二副立即以VHF第8頻道、第16頻道及汽笛警告對方使其採取避讓措施，但該輪未回應亦未採取任何避讓行動。
- 船長立即通知機艙緊急備車並廣播船員進入應急狀態，於16:01時碰撞10號輪左船艙，遭碰撞後10號輪船長立即通知交管中心及沈家門海事局，而後16:10 SC BEIHAI動俾試圖自10號輪船艙橫越，導致該輪螺旋槳絞纏10號輪右錨鍊。

發生經過影像紀錄



發生經過VDR紀錄



The screenshot displays the VDR software interface with the following components:

- Menu Bar:** File, Play, View, Audio, TimeSegment, Configure, Help
- Navigation:** All, General, Door, Alarm, TxtMode, Image, AisInfo
- Voice Control:** Ch1, Ch2, Ch3, Ch4 (checkboxes)
- Time Range:** Start: Apr 11, 2013 08:00; Now: Apr 11 08:00:00.00; End: Apr 11, 2013 08:50
- GPS Control Panel:**
 - Longitude: 0°
 - Latitude: 0°
 - DTM: [Blank]
 - COG: 0
 - SOG: 0
 - MTCIn: [Blank]
- Ship Direction Panel:**
 - THD: 0
 - CMG: 0
 - ROT: 0
 - MOD: [Blank]
- System Status List:**
 - FU
 - AUTO
 - NFU MAIN
 - NFU STBD
 - NFU PORT
 - OVERRIDE
 - NFU MAIN S
 - NFU MAIN I
 - 1NFU PORT
 - 1NFU STBD
- Bottom Panels:** XBAND RADAR (left), AIS-Plotter (right)

事件發生經過時間序列



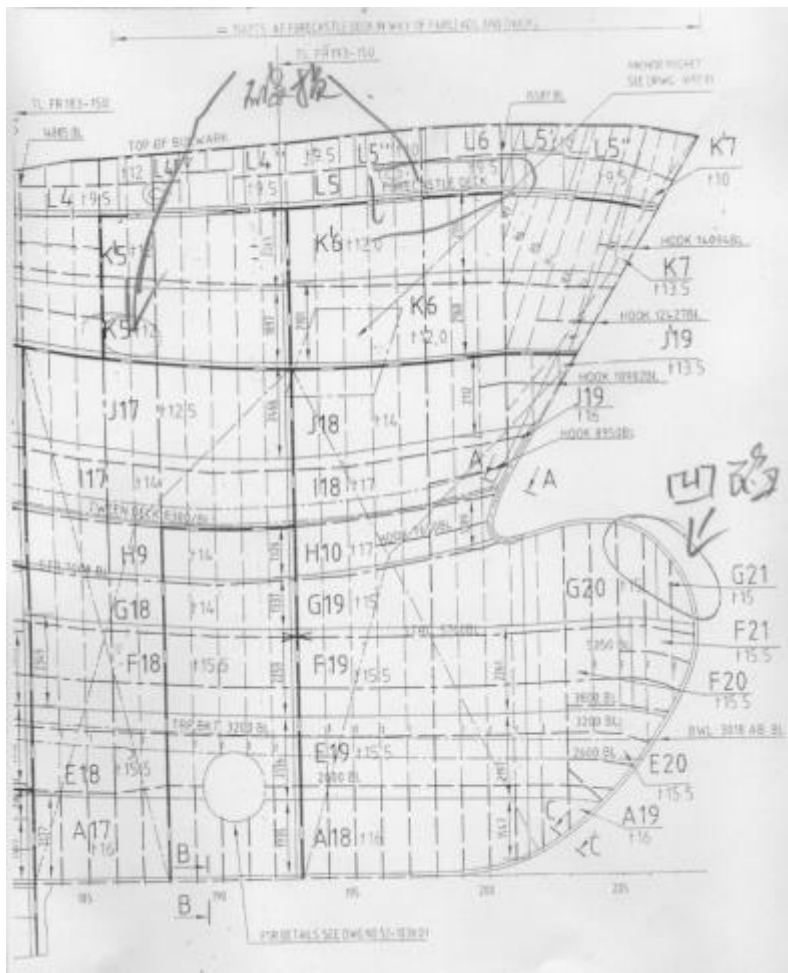
日期	时间	事件发生经过
2013-04-11	1540	发现在我左船头约 0.3mile, 一条在航油化船 SC BEIHAI。呼叫并警告其采取避让措施, 但该轮未采取任何行动。
2013-04-11	1545	二副通知机舱备车, 三副同时通知船长上驾驶室, 并通知大副和水手长去船头。
2013-04-11	1555	报告交管中心和沈家门海事。
2013-04-11	1601	SC BEIHAI 船中位置碰撞我左船头。
2013-04-11	1610	SC BEIHAI 动车, 其螺旋桨挂住我船右锚链。
2013-04-11	1624	我船主机备, 妥继续监测该船动态变化。
2013-04-11	1725	船长通知大副抛左锚, 2 节甲板。
2013-04-11	1740	拖轮过来协助 SC BEIHAI, 船长通知大副松右锚链, SC BEIHAI 脱离我船。

處理經過及受損情形



- 事故發生當晚17:10海事局至事故現場進行調查，17:25為防止我輪右錨過度受力和走錨，我輪拋下左錨，17:40在拖船的協助下SC BEIHAI螺旋槳自我輪錨鍊上脫開，而後17:50我輪經海事局同意駛離事故現場至萬邦永躍船廠。
- 事故發生後公司指派駐埠主管前往船上了解事故發生經過，並通知船體保險公司派遣人員上船檢查我輪船艙損壞情形，原預定安排水下檢查，但因當地水域混濁無法攝影拍照以確認我輪水線下是否有變形損壞，後續由船上人員先行至船艙內部查看損壞情況，待保留至下一個碼頭時再進行水下檢查。

受損情形



異常原因檢討



- **直接原因：**

我輪錨泊於錨地遭香港籍油化輪SC BEIHAI碰撞，造成我輪船艙部分受損。

- **間接原因：**

1. SC BEIHAI於繁忙水域中航行時未與我輪保持安全距離，兩輪距離0.3海浬時我輪值班駕駛員使用VHF及汽笛警告對方，對方仍未採取行動避讓。
2. 我輪當時為錨泊中，船長視緊急情況依程序書規定緊急派人至船頭部署及通知機艙備車，但仍未能避免遭對方船舶碰撞。

- **基本原因：**

1. SC BEIHAI船長告知該輪於起錨開航後機器故障無法順利動俾，因此未能採取行動進行避讓而碰撞我輪。
2. 我輪為停泊於錨地，無法立即動俾閃避對方船舶。

VDR紀錄在本次案例應用心得



1. 可確實舉證事發前我輪已發現有碰撞可能，並嘗試聯繫對方船舶與VTS。
2. 對方因自身設備問題(海事局事後調查得知)，當時迴避與我方聯繫避免留下不利己方的證據。
3. VDR駕駛台當值人員如距離麥克風較遠，收音或背景聲音干擾影響判讀。
4. 雙方溝通過程如果口音重、非使用英語(如領港使用阿拉伯語)則難以判讀。

索賠案件處理結果

2014/1/23修正修理費與其他費用並提出求償，與對方以美金4萬元達成和解，Club承擔所有律師費。

