

在新加坡水域錨泊時的危險

新加坡海事及港務管理局（MPA）近期召集各保賠協會的代表舉行了一次會議，特別討論了在新加坡水域的錨泊危險問題。¹

不在新加坡港界內錨泊的船舶，處於商業上的考慮，往往選擇在外港界（OPL）水域內下錨。然而，適合錨泊的東部和西部外港界水域位於港界和新加坡海峽的分道通航制區域之間，空間非常狹小。這些水域變得十分擁堵，船東們非常願意在那裏載入燃料、補充物資、更換船員、修理船舶，或者只是等待貨物裝卸。由於過於擁擠，一些錨泊船會闖入分道通航制區域，因而違反《國際海上避碰規則》的規定。新加坡海事及港務管理局表示，由於船舶在分道通航制區域內錨泊，因而違反《國際海上避碰規則》第 10(9)條規定的，將通報給船舶各自的船旗國管理部門。從被通報的船舶來看，新加坡當局似乎對警戒區內的錨泊船也進行了通報，原因是它們也違反了《國際海上避碰規則》。



當談及在新加坡載入燃料，以及在外港界水域內加油的趨勢時，應當注意的是，在外港界水域內加油時，燃料出現劣質少量的風險普遍被認為要高於在管制更為嚴格的港界內營運的燃料供應商處的相關風險。在新加坡港西側還有兩個加油錨地，位置便利，靠近分道通航制區域。總噸 20,000 以上的船舶如果停留不超過 24 小時的，可以在那裏載入燃料，還能享受優惠的港口稅。在這些加油站，除油輪和化學品輪以外的船舶，如果吃水不超過 11.5 米的，還可以免收強制領航費。

新加坡海事及港務管理局還列舉了一些由於錨泊不當造成海底電纜損壞的例子，並提醒各保賠協會注意這一問題。當錨泊船過於靠近海圖上標注的電纜和管道時，電纜/管道的所有者將被告知船舶的詳細資料，使得他們可以在發生損壞時，向相關船舶提起索賠。外港界是一種不確切的說法，但東部外港界的範圍被認為是北至柔佛港界，南到西向通航分道。值得注意的是，5 海裏長的區域是非常狹窄的，而且還有數條海底電纜貫穿其間。

我們還得知，新加坡海事及港務管理局正同馬來西亞及印尼港口主管部門進行商議，力求達成一項共識，即由擁有水域管轄權的國家對在通航分道中錨泊的船舶，或者損壞水下電纜和管道的船舶進行處罰。

¹ 新加坡海事及港務管理局與各保賠協會及其代表于 2009 年 6 月 26 日在新加坡召開的會議。

需要更多資訊，請聯繫：防止損失經理 Terje R. Paulsen，電郵 terje.paulsen@gard.no；或防止損失執行官 Marius Schønberg，電郵 marius.schonberg@gard.no。

本資料僅作一般資料之用。雖然我們已盡力確保最初公佈時資訊的準確性和質量，但是對於因依賴本資料而產生的無論任何種類的損失或損害，Gard AS 不承擔責任。www.gard.no。

新加坡外港的擁堵問題並不容易解決，但總是有可能在新加坡港界內找到指定的錨地。船舶不得在分道通航制區域內錨泊，還應當注意不要在過於靠近海底電纜和管道處下錨。在電纜和管道附近錨泊，或者走錨時經過該等設備而引起的損失索賠，對協會而言將是數額昂貴的。

近幾個月，在外港界水域內發生了數起船舶觸碰損壞事故，其中多數發生在東部區域。在擁堵水域錨泊時，船舶必須保持高度警惕，而且如果可能的話，應當避免夜間錨泊。在某些地方，例如擁塞的新加坡外港界水域內，必須考慮風和潮流的影響；應當始終安排錨更，並備妥主機。目前，在新加坡外港錨泊時，關鍵字是絕對小心。

如果需要關於通常情況下錨泊的進一步資訊，請參見下列 Gard 出版物：

193 號 Gard 新聞 [如果.....怎麼辦？——在突發事件形成前應對意外](#)

177 號 Gard 新聞 [錨泊——進入避風港還是陷入潛在災難？](#)

Gard 防止損失通函 [第 14-08 號：錨泊和惡化的天氣情況](#)

[Gard 船長指南第 2.14.3 條，錨泊](#)

需要更多資訊，請聯繫：防止損失經理 Terje R. Paulsen，電郵 terje.paulsen@gard.no；或防止損失執行官 Marius Schønberg，電郵 marius.schonberg@gard.no。

本資料僅作一般資料之用。雖然我們已盡力確保最初公佈時資訊的準確性和質量，但是對於因依賴本資料而產生的無論任何種類的損失或損害，Gard AS 不承擔責任。 www.gard.no。