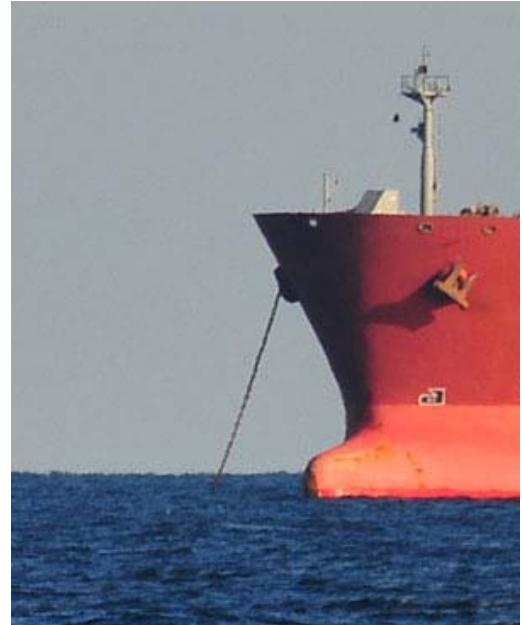


在新加坡水域锚泊时的危险

新加坡海事及港务管理局（MPA）近期召集各保赔协会的代表举行了一次会议，特别讨论了在新加坡水域的锚泊危险问题。¹

不在新加坡港界内锚泊的船舶，处于商业上的考虑，往往选择在外港界（OPL）水域内下锚。然而，适合锚泊的东部和西部外港界水域位于港界和新加坡海峡的分道通航制区域之间，空间非常狭小。这些水域变得十分拥堵，船东们非常愿意在那里加载燃料、补充物资、更换船员、修理船舶，或者只是等待货物装卸。由于过于拥挤，一些锚泊船会闯入分道通航制区域，因而违反《国际海上避碰规则》的规定。新加坡海事及港务管理局表示，由于船舶在分道通航制区域内锚泊，因而违反《国际海上避碰规则》第 10(9)条规定的，将通报给船舶各自的船旗国管理部门。从被通报的船舶来看，新加坡当局似乎对警戒区内的锚泊船也进行了通报，原因是它们也违反了《国际海上避碰规则》。



当谈及在新加坡加载燃料，以及在外港界水域内加油的趋势时，应当注意的是，在外港界水域内加油时，燃料出现劣质少量的风险普遍被认为要高于在管制更为严格的港界内营运的燃料供应商处的相关风险。在新加坡港西侧还有两个加油锚地，位置便利，靠近分道通航制区域。总吨 20,000 以上的船舶如果停留不超过 24 小时的，可以在那里加载燃料，还能享受优惠的港口税。在这些加油站，除油轮和化学品轮以外的船舶，如果吃水不超过 11.5 米的，还可以免收强制领航费。

新加坡海事及港务管理局还列举了一些由于锚泊不当造成海底电缆损坏的例子，并提醒各保赔协会注意这一问题。当锚泊船过于靠近海图上标注的电缆和管道时，电缆/管道的所有者将被告知船舶的详细资料，使得他们可以在发生损坏时，向相关船舶提起索赔。外港界是一种不确切的说法，但东部外港界的范围被认为是北至柔佛港界，南到西向通航分道。值得注意的是，5 海里长的区域是非常狭窄的，而且还有数条海底电缆贯穿其间。

我们还得知，新加坡海事及港务管理局正同马来西亚及印度尼西亚港口主管部门进行商议，力求达成一项共识，即由拥有水域管辖权的国家对在通航分道中锚泊的船舶，或者损坏水下电缆和管道的船舶进行处罚。

¹ 新加坡海事及港务管理局与各保赔协会及其代表于 2009 年 6 月 26 日在新加坡召开的会议。

需要更多信息，请联系：防止损失经理 Terje R. Paulsen，电邮 terje.paulsen@gard.no；或防止损失执行官 Marius Schønberg，电邮 marius.schonberg@gard.no。

本资料仅作一般资料之用。虽然我们已尽力确保最初公布时信息的准确性和质量，但是对于因依赖本资料而产生的任何一种损失或损害，Gard AS 不承担责任。www.gard.no。

新加坡外港的拥堵问题并不容易解决，但总是有可能在新加坡港界内找到指定的锚地。船舶不得在分道通航制区域内锚泊，还应当注意不要在过于靠近海底电缆和管道处下锚。在电缆和管道附近锚泊，或者走锚时经过该等设备而引起的损失索赔，对协会而言将是数额昂贵的。

近几个月，在外港界水域内发生了数起船舶触碰损坏事故，其中多数发生在东部区域。在拥堵水域锚泊时，船舶必须保持高度警惕，而且如果可能的话，应当避免夜间锚泊。在某些地方，例如拥挤的新加坡外港界水域内，必须考虑风和潮流的影响；应当始终安排锚更，并备妥主机。目前，在新加坡外港锚泊时，关键词是**绝对小心**。

如果需要关于通常情况下锚泊的进一步信息，请参见下列 Gard 出版物：

193 号 Gard 新闻 [如果.....怎么办? ——在突发事件形成前应对意外](#)

177 号 Gard 新闻 [锚泊——进入避风港还是陷入潜在灾难?](#)

Gard 防止损失通函 [第 14-08 号: 锚泊和恶化的天气情况](#)

[Gard 船长指南第 2.14.3 条, 锚泊](#)

需要更多信息，请联系：防止损失经理 Terje R. Paulsen，电邮 terje.paulsen@gard.no；或防止损失执行官 Marius Schønberg，电邮 marius.schonberg@gard.no。

本资料仅作一般资料之用。虽然我们已尽力确保最初公布时信息的准确性和质量，但是对于因依赖本资料而产生的无论任何种类的损失或损害，Gard AS 不承担责任。www.gard.no。