



## 香港商船資訊

## HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

## 一艘滿載的雜貨船在惡劣天氣情況下航行時沉沒

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員

## 概要

一艘滿載原木的香港註冊雜貨船在惡劣天氣情況下航行時發生沉沒事故，導致八名船員死亡，九名船員失蹤。本文旨在提醒船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員，務須汲取這次意外的教訓。

## 事故

1. 一艘香港註冊雜貨船（該船）駛離巴布亞新幾內亞，當時其貨艙內和甲板上均滿載原木。當該船接近中國東海時，風力有所增強，伴隨大雨以及海有中浪。該船船員（船員）發現 1 號貨艙（貨艙）進水，於是透過貨艙艙底水系統將貨艙內的海水泵出。然而，由於艙底水系統的吸水口被樹皮及垃圾堵塞，泵水效果並不理想。翌日清晨天氣變差，風力增強為蒲福氏風級表第 6 級的西北強風，海面波濤洶湧，該船繼續向西北航行駛向目的港。其後，該船船長將船的航向轉向東南，以避免艙樓和前甲板上浪，並繼續用額外的便攜式水泵將貨艙內的海水泵出。

2. 隨著天氣進一步變壞，貨艙被海水淹沒。同日 2200 時左右，該船在向南航行時，甲板上的貨物倒塌並跌入海中，導致該船嚴重艙傾，橫搖角度約 20 度。船上的數字選擇性呼叫遇險警報在 2215 時發出，所有船員亦於午夜時分在駕駛台集合。大約一個半小時後，即約 0130 時，該船船頭被海水淹沒，大部分船員趕到駕駛室右舷一側試圖釋放救生筏，但由於該船嚴重向左傾斜而未能成功。約 0200 時，該船突然傾覆並最終沉沒。該船沉沒後，聯合搜救行動持續了六天。事故造成八名船員死亡、九名船員失蹤，只有五名船員生還。

3. 調查發現，事故的肇因是船員忽視經核准的船上《貨物繫固手冊》（《手冊》）關於正確綁紮甲板貨物的要求；忽視《載重線公約》的要求，以及船上

設備操作程序中與艙蓋相關（*艙蓋操作程序*）的要求，正確使用防水布以確保貨艙艙口的防風雨密封性；忽視船上安全管理制度和《手冊》關於仔細研究氣象報告，採取正確和適當措施應對惡劣天氣的要求；以及忽視《商船海員安全工作守則》（《*守則*》）的要求，組織船員棄船。

4. 調查也發現，與應對惡劣天氣的安全措施、棄船和貨物繫固相關的船上訓練效果不彰；*該船*的船舶管理公司未能執行其安全管理制度的要求，識別潛在的船上緊急情況、建立相應程序，並為*該船*提供必要的技術援助。此外，*船員*亦缺乏安全意識，在惡劣天氣下沒有採取適當措施確保貨艙的防風雨密封性，以避免貨艙進水。

## 汲取教訓

5. 為避免日後發生類似事故，船舶管理公司、所有船長、高級船員和船員應注意(a)至(f)項，而船舶管理公司亦應注意(g)項：

- (a) 嚴格按照經核准的船上《貨物繫固手冊》的要求積載和繫固甲板貨物；
- (b) 嚴格按照《載重線公約》和船上*艙蓋操作程序*的要求，確保貨艙艙口的防風雨密封性；
- (c) 嚴格按照船上安全管理制度和《貨物繫固手冊》的要求，仔細研究氣象資料，應對惡劣天氣並採取適當的措施；
- (d) 一旦需要棄船，嚴格按照《*守則*》的要求；
- (e) 加強有關棄船、貨物繫固和應對惡劣天氣措施的船上培訓；
- (f) 加強船員的安全意識，讓他們在惡劣天氣時能夠採取適當措施確保貨艙的防風雨密封性，以避免船舶貨艙進水；以及
- (g) 執行船舶管理公司的安全管理制度要求，識別潛在的船上緊急情況、建立相應的程序，並在有需要時向船舶提供必要的技術援助。

6. 船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員務須留意是次意外，從中汲取教訓。

海事處航運政策科

2024 年 1 月 2 日