



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

兩宗有關載木船在海上遇到惡劣天氣時發生的類似致命意外

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員

概要

短期內分別有兩艘香港註冊的載木船發生類似意外，導致七名船員失蹤。事發時兩艘載木船都正由巴布亞新幾內亞駛往中國靖江，船上滿載原木。第一艘載木船在疾風下傾覆，六名船員失蹤。第二艘載木船在颱風引致的惡劣天氣下嚴重傾側，船長在棄船期間墮海，失去蹤影。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該等意外的教訓。

事 故

1. 涉及第一宗意外的載木船由巴布亞新幾內亞駛往中國靖江，貨艙和甲板滿載原木。該船遇上逾 60 節的疾風及惡劣的海面情況，以致向左舷嚴重傾側並於 20 分鐘內傾覆，繼而沉沒。最終有 11 名船員得以登上一艘救生艇和一艘救生筏，兩日後獲救，但另外六名船員則在意外中失蹤。
2. 涉及第二宗事故的載木船同樣由巴布亞新幾內亞駛往中國靖江，貨艙和甲板滿載原木。該船遇上由颱風引致的惡劣天氣。海水通過艙蓋上破損的防水布進入船舶的 1 號貨艙。船舶向右舷嚴重傾側，船長下令棄船，但在棄船期間墮海失蹤。
3. 調查發現，事故的主要肇因如下：
 - a) 載木船遇上強風和惡劣的海面情況；
 - b) 在啓航前和航行期間，兩艘載木船的船長均未有確保在甲板載有貨物的情況下，船舶的穩定性屬於安全；

- c) 海水穿過艙蓋上破損的防水布流入並積聚在貨艙內，產生自由表面效應，削弱船舶在惡劣天氣下的穩定性；
- d) 有關船舶的船長未有確保船上所有救生設備在航行期間的任何時間均運作正常及／或可供即時使用；以及
- e) 發生緊急事故時，船長未能聯絡海岸管理公司，而且海岸管理人員安全警覺性低（與船舶失去正常聯繫後，並無即時採取有效行動確保船舶安全和確定船舶所在位置）。

汲取教訓

4. 載木船的管理公司應確保安全操作載木船的程序獲得遵守。以下各方面尤其應該注意：

- a) 船舶的穩定性無論何時均符合法定要求；
- b) 計劃航程時考慮所有載於《國際海上人命安全公約》（《SOLAS 公約》）第 V 章第 34 條（安全航行和避開危險狀況）的相關規定；
- c) 按照《SOLAS 公約》第 III 章第 20.2 條（使用準備狀態）的規定，離開港口前和在航行期間的任何時間，船上所有救生設備均隨時可供使用；
- d) 所有船上負責人員和海岸管理人員處理緊急情況的應急準備都符合《國際安全管理規則》A 部分第 8 節所載的相關規定；以及
- e) 甲板上載有原木的船舶的額外浮力應足以防止船舶因艙面貨物吸水後重量增加以致在海上出現超重和不穩定情況。

5. 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上述意外，從中汲取教訓。