



## 香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

### 一艘集裝箱船與一艘乾貨船在長江口發生碰撞事故

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員

#### 概要

一艘香港註冊集裝箱船在長江口與一艘中國內地登記乾貨船發生碰撞，事故造成乾貨船翻沉及全船 6 名船員死亡。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，務須從這次意外中汲取適用於香港註冊船舶的教訓。

#### 事 故

1. 一艘香港註冊集裝箱船從中國上海駛往舟山途中，在長江口與一艘中國內地登記乾貨船發生碰撞。事發時，集裝箱船在持牌領港員的導航下加速，並準備進入長江口深水航道，事故中的讓路船（即乾貨船）可能意圖盡快越過集裝箱船的船頭而突然右轉。乾貨船最終與集裝箱船發生碰撞，導致乾貨船傾覆及船上 6 名船員全部死亡，集裝箱船的球鼻艏則只留下多處刮痕。
2. 調查發現，事故肇因如下：
  - (a) 集裝箱船和乾貨船在長江航行時，均未有遵循當地主管機關頒布的《上海水上安全監督規則》、《長江上海段船舶定線制規定》和《船員條例》的以下條文：-(i) 兩艘船均沒有謹慎地航行；(ii) 乾貨船妨礙集裝箱船安全通行、未能履行主動避讓重載船舶的義務、未有守聽甚高頻無線電話（VHF）71頻道以接收來自船舶交通管理中心（VTS）的安全資訊和警告通知、在狹窄航道和交通繁忙時，船長未有在駕駛台值班；(iii) 集裝箱船在讓路船（即乾貨船）沒有採取適當的避讓行動時，未能採取適當的行動避免碰撞發生；

- (b) 集裝箱船未有遵循《1972年國際海上避碰規則》（《避碰規則》）第5條的規定，即每一船在任何時候都應使用視覺、聽覺以及適合當時環境和情況的一切有效手段保持正規的瞭望，以便對局面和碰撞危險作出充分的估計；及
- (c) 集裝箱船船長未能與當時在船上的領港員就航行安全有效交換資訊，亦未能質疑、提醒或糾正領港員採取的操縱指令，不符合駕駛台資源管理和STCW規則A-VIII/2節“值班安排和應遵循的原則”第4-1部分的要求（以下簡稱《STCW規則》）。

## 汲取教訓

3. 為避免日後在作業時發生類似事故，船舶管理公司、所有船長、高級船員和船員應注意(a)至(c)項，而船舶管理公司也應注意(d)項。

- (a) 航行值班駕駛員應遵循《避碰規則》第5條（瞭望）的規定，在任何時候都應保持適當瞭望；
- (b) 當船舶在領港員導航控制下駛進或駛離港口時，船長與領港員應適當地交換有關航行計劃、當地情況和船舶特性的資訊，船長和／或負責航行值班的駕駛員並應與領港員密切合作，準確檢查船舶的位置和動態，以符合《STCW規則》第49條的要求；
- (c) 若對領港員的行為或意圖有疑問，航行值班駕駛員須要求領港員予以澄清，如果仍然有疑問，應當立即報告船長，並在船長到達之前採取必要的行動，以符合《STCW規則》第50條的要求；以及
- (d) 船舶管理公司應確保有效執行船上安全管理制度，加強對駕駛台資源和團隊管理的培訓，實現有效的管理和團隊合作，以減少人為錯誤和未能及時發現過失的風險。

4. 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這次意外，從中汲取教訓。

海事處航運政策科

2023年7月28日