

海

2013 年 4 月 18 日 1935 時

中國籍沿海船 “海邦達 199”

(Hai Bang Da 199) 與中國籍近海船

“旺達 6 (Wang Da 6)”

在香港水域內碰撞

調查報告



香港特別行政區政府  
海事處  
海事意外調查組

2014 年 11 月 26 日



## 調查目的

此事故乃按照2008年5月16日通過的國際海事組織海上安全委員會決議MSC.255(84)所載的《海上事故或海上事件安全調查國際標準和建議做法規則》（《事故調查規則》）調查和公佈。

根據《商船條例》281章、《船舶及港口管制條例》313章或《商船（本地船隻）條例》548章相關規定，海事處海事意外調查及船舶保安政策部調查這宗意外事故，旨在確定事發經過和肇事原因，以期改善海上人命安全，避免日後再次發生同類事故。

本報告所作的結論，旨在認定導致事故的不同因素。我們無意將過失或責任歸咎於任何組織或人士，除非為達到上述目的而有需要這樣做。

海事意外調查及船舶保安政策部不會牽涉於海事處可能對這宗意外事故所採取的任何檢控行動或紀律處分。



## 目 錄

	頁數
1. 概 要	1
2. 船隻資料	2
3. 證據來源	4
4. 肇事始末	5
5. 證據分析	10
6. 結 論	15
7. 建 議	17
8. 送交文件	18



## 1. 概 要

- 1.1 2013 年 4 月 18 日本地時間 1935 時（世界協調時+0800）左右，中國籍沿海散貨船“海邦達 199”與中國籍近海散貨船“旺達 6”在香港水域內發生碰撞，碰撞位置是螺洲以西，黃麻角東南，約北緯  $22^{\circ} 10.8'$ ，東經  $114^{\circ} 13.0'$ 。當時天氣有霧，能見度約 0.5 海浬，輕風，海面平靜。碰撞發生後約 2 分鐘，“海邦達 199”沉沒，船體折斷。船上共有船員十一人，五人獲救，其中兩人受傷，其餘六人全部遇難。“旺達 6”船艏水線處破損，右錨丟失，船員中有三人受輕傷，沒有人員死亡或失蹤。事故後有輕微油污報告。
- 1.2 調查發現意外的可能肇因如下：
- i. “海邦達 199”值班船員違反以下《1972 年國際海上避碰規則》（簡稱《避碰規則》）：
    - a 第 5 條（瞭望），沒有使用適合當時環境和情況的一切可用方法，隨時保持適當瞭望，以便對局面和碰撞危險作出全面評估；
    - b 第 7 條（碰撞危險），沒有正確使用雷達，包括為獲得碰撞危險的早期警報進行遠距離掃瞄和對探測到的物體進行雷達標繪或作出同等的系統觀察；
    - c 第 19 條（船隻在有限能見度下的行動），船隻在有限能見度的情況下，對於正橫前有碰撞危險的船隻（為被追越船除外）採取向左轉向；以及
  - ii. “旺達 6”值班船員違反以下《避碰規則》：
    - a 第 5 條（瞭望），沒有使用適合當時環境和情況的一切可用方法，隨時保持適當瞭望，以便對局面和碰撞危險作出全面評估；
    - b 第 7 條（碰撞危險），沒有正確使用雷達，包括為獲得碰撞危險的早期警報進行遠距離掃瞄和對探測到的物體進行雷達標繪或作出同等的系統觀察；
    - c 第 19 條（船隻在有限能見度下的行動），沒有以適應當時有限能見度的環境和情況的安全速度行駛，對於有碰撞危險的船舶沒有採取避讓行動。

## 2. 船隻資料

### 2.1 “海邦達 199”

#### 2.1.1 詳細情況

國籍	:	中國
船籍港	:	深圳
登記號碼	:	140011000067
航區	:	沿海
船隻類型	:	散貨船
船體	:	鋼質
總噸位	:	2966
淨噸位	:	1660
長度（總）	:	96 米
寬度	:	15 米
型深	:	6.8 米
允許船員總人數	:	15 人
主機	:	內燃機 X 2
輪機功率	:	總共 1440 千瓦
建造年份（龍骨安放）	:	2004 年
船舶所有人	:	深圳市海邦達船務有限公司
船舶經營人	:	深圳市海邦達船務有限公司

2.1.2 “海邦達 199” 是由廣東省船舶檢驗局深圳分局檢驗發證。全船有兩個貨艙，設計載貨量 5080 噸。生活區和機艙位於船的後部。

### 2.2 “旺達 6”

#### 2.2.1 詳細情況

國籍	:	中國
船籍港	:	南京
登記號碼	:	060111000077
航區	:	近海
船隻類型	:	散貨船
船體	:	鋼質
總噸位	:	2982
淨噸位	:	1669

長度（總）	：	97 米
寬度	：	15.8 米
型深	：	7.4 米
允許船員總人數	：	15 人
主機	：	內燃機 X 1
輪機功率	：	1765 千瓦
建造年份（龍骨安放）	：	2008 年
船舶所有人	：	江蘇金融租賃有限公司
船舶經營人	：	南京興安航運有限公司



圖 1：“旺達 6”

2.2.2 “旺達 6”是由江蘇省南京市船舶檢驗局檢驗發證。全船有兩個貨艙，載重量 5068 噸。生活區和機艙位於船舶的後部。

### **3. 證據來源**

- 3.1 “海邦達 199” 和 “旺達 6” 船員和公司；
- 3.2 中華人民共和國深圳海事局；
- 3.3 香港天文台；
- 3.4 香港海事處船隻航行監察中心（VTC）；以及
- 3.5 香港海事處海港巡邏組（HPS）

## 4. 肇事始末

所有時間為香港本地時間（世界協調時+0800）

### 4.1 海邦達 199 事故經過

- 4.1.1 2013 年 4 月 17 日約 2200 時，“海邦達 199”空載從廣東台山出發前往香港。4 月 18 日 1420 時左右“海邦達 199”到達香港，靠泊在將軍澳 137 區 3 號泊位裝泥土（建築廢土）。當天 1815 時左右裝貨完畢，裝載約 4700 噸泥土，吃水船艙為 5.5 米，船艉為 5.6 米。開航時“海邦達 199”兩個貨艙均沒有蓋上艙蓋，而是用帆布遮蓋綁紮。約 1820 時“海邦達 199”開航離開將軍澳，計劃航線是經藍塘海峽，黃麻角，雙四門，南丫島以南前往廣東台山。
- 4.1.2 1831 時，“海邦達 199”進入藍塘海峽，航向  $199^{\circ}$  航速 6.0 節，在甚高頻無線電話 12 頻道向香港海事處 VTC 報告。1853 時，天氣西南風 2 級，“海邦達 199”經過藍塘海峽 3 號浮標再次向 VTC 報告船位，同時報告當地能見度約 2 海浬。船長口供說當時駕駛台兩部雷達均開啟，值班船員有：船長，一名 GMDSS 專職操作員（注：事故中遇難者之一，船長稱他為三副，但是在船員名單上是“報務員”。有證據證實當時他持有 GMDSS 操作員證書，他已經通過三副考試，正在申請三副證書）和一名水手。約 1915 時，“海邦達 199”到達螺洲以北，雙四門，航向  $245^{\circ}$  航速 6.5 節。能見度約 1 海浬。VTC 通過甚高頻無線電話發佈航行安全通告，提醒所有船舶由於當時香港部分水域的能見度低於 2 海浬，要求各船長必須謹慎駕駛及遵守《避碰規則》，強調加強使用雷達儀器，加強瞭望，行駛安全航速。此時“海邦達 199”距離本事故另一船隻（事故後得知是“旺達 6”）約 5.6 海浬。
- 4.1.3 香港海事處 VTC 的船隻航行監察系統（簡稱 VTS）的音訊和視頻資訊顯示“海邦達 199”的動態如下表：

時間	航向	速度	備註
1927	$248^{\circ}$	6.0 節	“海邦達 199”距離“旺達 6”約 2.4 海浬。
1929	$246^{\circ}$	6.5 節	“海邦達 199”距離“旺達 6”約 1.8 海浬。
1931	$242^{\circ}$	6.5 節	“海邦達 199”距離“旺達 6”約 1.2 海浬。

1933	$236^\circ$	6.5 節	“海邦達 199” 距離 “旺達 6” 約 0.7 海浬。
1934	$226^\circ$	6.5 節	VTC 警告 “海邦達 199” 與前面的船隻，就是 “旺達 6”，有碰撞危險。“海邦達 199” 回答確認知曉。
1935	$209^\circ$	6.5 節	VTC 再次警告 “海邦達 199” 有碰撞危險。“海邦達 199” 回答說 “碰到了，我讓不開了”。即碰撞發生。

4.1.4 約 1935 時，在香港水域內螺洲以西，黃麻角東南，“海邦達 199” 與 “旺達 6” 發生碰撞。碰撞角度約  $90^\circ$ ，即 “旺達 6” 船艏幾乎垂直撞向 “海邦達 199”。 “海邦達 199” 碰撞位置於右舷，距船艏約 60 米。撞船發生後，在 VTC 的詢問時 “海邦達 199” 慌張地報告說 “我撞了，我撞了”， “沉掉了，沉掉了”。由於進水很快，預計不久沉沒，船長報告稱他曾按響棄船警鈴並大聲叫船員穿救生衣儘快離開本船。此後 VTC 多次呼叫 “海邦達 199”，但是沒有得到任何回應。

4.1.5 約 1937 時，即碰撞後 2 分鐘，“海邦達 199” 沉沒。船體折斷，船尾部份完全沉沒於水中，船頭豎立，部分露出水面（圖 2 和 3）。5 名船員其中包括船長，游出水面，打開一救生筏並相繼登上救生筏。然後他們在沉船附近呼叫和尋找其他船員。隨後這 5 名船員被香港水警救起，其中有 2 人受傷送醫院。事故中 6 名船員失蹤，後來證實 6 人全部遇難。

4.1.6 根據 “海邦達 199” 獲救船員口供，撞船後 “旺達 6” 倒車退出，並且離開 “海邦達 199” 越來越遠，直至看不見。



圖 2 “海邦達 199” 撞船後沉沒



圖 3 於 2013 年 6 月 12 日 “海邦達 199” 被打撈起來

## 4.2 “旺達 6” 事故經過

4.2.1 2013 年 4 月 17 日 1000 時，“旺達 6”裝載完 4500 噸海沙離開海南省海口市清瀾港，開往目的港福建省福清。船上大副和輪機長口供稱：

“旺達 6”於 18 日約 1030 時，在外伶仃島附近拋錨檢修高壓油泵。1300 時開始檢修高壓油泵。約 1700 時檢修高壓油泵完畢。1800 時測試確認高壓油泵正常，然後機艙通知駕駛台可以續航。1900 時“旺達 6”備車起錨並繼續航行，主機定速後保持全速 10.5-11 節。1920 時，船上大副下班離開駕駛台，此時船上兩部雷達都是開啟狀態。駕駛台上有船長和一名值班水手。在距離他船（後來知道是“海邦達 199”）約 3 海浬時在雷達上發現“海邦達 199”。船上沒有自動舵設備，水手一直在手操舵。當時視線少於 0.5 海浬。據大副口述船長不時用手動鳴放霧號。

4.2.2 香港海事處 VTS 的音訊和視頻資訊顯示“旺達 6”的動態如下表：

時間	航向	速度	備註
1905	097°	11.0 節	“旺達 6”經過南丫島以南。
1915	088°	10.5 節	“海邦達 199”在“旺達 6”的左前方距離約 5.6 海浬。
1920	090°	10.5 節	兩船距離約 4.2 海浬。
1925	085°	10.0 節	兩船距離約 2.9 海浬。
1927	084°	10.5 節	兩船距離約 2.4 海浬。
1929	084°	11.0 節	兩船距離約 1.8 海浬。
1931	078°	10.5 節	兩船距離約 1.2 海浬。
1933	076°	10.5 節	兩船距離約 0.7 海浬。
1934	077°	10.5 節	兩船距離約 0.4 海浬。
1935	084°	11.0 節	兩船相撞。

在碰撞前看不到“旺達 6”採取任何明顯的轉向或減速操作。VTS 的音訊和視頻資訊還顯示：“旺達 6”在處於香港水域航行過程中到碰撞發生時沒有向 VTC 報告其任何動態。VTS 系統亦沒有接收到“旺達 6”的 AIS 信息，“旺達 6”被顯示為未知名的船隻。碰撞發生後，在 VTC 多次呼叫“海邦達 199”而沒有得到應答時，此刻“海邦達 199”應該正在沉沒或已經沉沒，VTC 也沒有收到“旺達 6”及時應答或主動報告碰撞事故。

4.2.3 碰撞事故後，“旺達 6”大副檢查船頭發現船頭水線上破洞（破口面積約 5 米 X 1 米），船首尖艙和右前壓載艙進水。右錨鏈斷裂，右錨丟失（圖 4）。1950 時左右“旺達 6”拋左錨檢查船舶並安排排水。“旺達 6”報告船員沒有死亡或失蹤，後來報告有 1 名船員在碰撞發生時扭傷腰部和 2 名船員在檢查船舶受損情況時摔倒受輕傷。



圖 4 “旺達 6”碰撞後船頭水線上破損，右錨丟失

## 5. 證據分析

### 5.1 天氣情況

事發時出事海域天氣狀況是輕風，海面平靜，有霧，能見度低。按照香港天文台的報告，碰撞地點附近當時能見度在 1.5 海浬以下。當日 1900 時香港海事處 VTC 通過諮詢管轄區內的船舶關於能見度情況並發佈航行通告，在蒲台，東博寮水道普遍能見度約 1.5 海浬。根據兩事故船船長報告能見度不到 0.5 海浬，所以當時屬於有限能見度天氣。

### 5.2 配員情況與證書

“海邦達 199”

5.2.1 “海邦達 199”的船舶最低安全配員證書要求應包括一名船長，一名大副，一名 GMDSS 專職或兩名兼職操作員，一名輪機長，一名大管輪，兩名值班水手和兩名值班技工。證書備註特殊要求或條件：“該船舶連續航行時間不超過 8 小時，本證明文件中減免了三副和值班水手各一名”。

5.2.2 根據 “海邦達 199”的船員口供和有關資料，包括船員名單，死亡人員報告等，事故發生時該輪的配員是：一名船長，一名大副，一名報務員（GMDSS 專職操作員），三名值班水手，一名輪機長，一名大管輪，兩名技工。“海邦達 199”船員的口供還說明：該輪航行於香港將軍澳與廣東台山之間，每月往返 7 到 8 次。單程航次最快是空載需要 13 到 14 小時，最慢是滿載需要 17 到 18 個小時。該輪大概每月有一次要在桂山島附近停留，接受廣州海關登船辦理手續，因登輪檢查需時較長，期間船隻拋錨等候，平時以電子驗關為主。船長說事發前上一航次從香港到台山在桂山錨地接受的就是電子驗關，大概耗時半小時，船隻沒有拋錨，接到直航指令後，繼續駛往台山港。對於 “連續航行時間” 船旗國解釋為：海船船舶在中途港或海上作業點停留時間不超過 4 小時的，計入連續航行時間。而如果超過 4 小時則要看是否有裝卸作業：如果無裝卸貨作業，則計入休息時間；如有裝卸貨作業，則不能計入休息時間。所以 “海邦達 199” 在事發前上一個從香港到台山的航次中，顯然不符合船旗國的船舶最低安全配員要求，即缺少三副一名。如果該輪有些航次在桂山錨地停留時間滿足上述旗國解釋可以扣除停留時間的話，則該輪有可能符合船旗國的船舶最低安全配員要求。

5.2.3 “海邦達 199” 船長資格資歷：船長口供稱於 1977 年開始在漁船上當水手，1985 年擔任漁船船長。1991 年考取丙類二等船長適任證書。

2011 年開始在海邦達公司的船上擔任大副，2012 年擔任船長。2012 年 10 月擔任“海邦達 199”船長至事故發生之日。在海邦達公司的船上工作時的船舶航線均從香港運泥到廣東台山。事發當時持有有效的丙類二等船長適任證書。

5.2.4 由於沉船事發突然，“海邦達 199”所有船員的適任證書都未能從船上帶出來。事故後由公司提供的船員適任證書影印本證明該船所有人員都持有有效的相應職務的適任證書。

#### “旺達 6 ”

5.2.5 “旺達 6 ”的船舶最低安全配員要求至少應包括一名船長，一名大副，一名三副，一名 GMDSS 專職或兩名兼職操作員，一名輪機長，一名大管輪，三名值班水手和兩名值班技工。

5.2.6 事發時，“旺達 6 ”配員有：一名船長，一名大副，一名三副，兩名 GMDSS 兼職操作員（大副和三副），一名輪機長，一名大管輪，三名值班水手和四名值班技工。所有人員都持有有效的相應職務的適任證書。大副和三副還持有 GMDSS 通用操作員證書。符合對該船所訂的最低安全配員規定。

5.2.7 “旺達 6 ”船長的適任證書影印本顯示，該證書由連雲港海事局於 2008 年 8 月 6 日簽發，證書有效。

### 5.3 肇事船隻的證書

“海邦達 199”的證書影印本顯示該輪持有由廣東省船舶檢驗局深圳分局和深圳海事局簽發的相應證書，全屬有效。“旺達 6 ”持有由南京市船舶檢驗局和南京海事局簽發的相應證書，全屬有效。“旺達 6 ”最近的船旗國監督檢查是在 2013 年 3 月 7 日於廣西防城港進行。

### 5.4 肇事船隻的航行設備及工作狀況

5.4.1 “海邦達 199”船上主要輔航設備有：三台甚高頻無線電話，兩套磁羅經，兩台雷達，一部 AIS，一套霧笛（手動），一部海圖機。船長口供說明所有設備都正常。

5.4.2 “旺達 6 ”船上主要輔航設備有：三台甚高頻無線電話，兩套磁羅經，兩台雷達，一部 AIS，一套霧笛（手動），海圖機一部。沒有證據證明有任何設備故障。

## 5.5 酒精或濫用藥物

沒有證據證明事故雙方船舶的相關船員在事故前曾飲用含酒精飲料及濫用藥物。

## 5.6 事故前後船員採取的行動

### “海邦達 199”

5.6.1 “海邦達 199” 在開航時兩個貨艙沒有蓋上艙蓋而是用帆布遮蓋綁紮。據船員口供該船貨艙蓋工作狀態正常。其船舶證書要求貨艙蓋達到風雨密。所以沒有蓋上艙蓋的做法不符合要求而且存在安全隱患。

5.6.2 “海邦達 199” 船長口供說事故發生前船上兩部雷達均處於開啟狀態。但是該船並沒有使用適合當時環境和情況的一切可用方法，隨時保持適當瞭望，以便對局面和碰撞危險作出全面評估，違反《避碰規則》第 5 條（瞭望）的規定。沒有正確使用雷達，包括遠距離掃描以便獲得碰撞危險的早期警報，並對探測到的物標進行雷達標繪或相當的系統觀察，以判斷碰撞危險的存在。違反了《避碰規則》第 7 條（碰撞危險）的規定。

5.6.3 香港海事處 VTC 的雷達監測資訊顯示：“海邦達 199” 在碰撞之前幾分鐘出現了向左轉的軌跡（圖 5）。顯然“海邦達 199”違反了《避碰規則》第 19 條（船隻在有限能見度下的行動）的規定，對於正橫前的船隻（為被追越船除外）採取向左轉向。

5.6.4 由於“海邦達 199”之前一直保持與海事處 VTC 聯繫，所以當碰撞發生後，在 VTC 的詢問下“海邦達 199”值班人員還是能做出報告說“我撞了，我撞了”，“沉掉了，沉掉了”。雖然遇險報警是慌張而不清楚地發出，還是有助於被及時救援。

### “旺達 6”

5.6.5 事故當日從“旺達 6”在香港水域航行直至碰撞發生時，VTS 的音訊和視頻資訊顯示：“旺達 6”沒有向海事處 VTC 報告任何其動態，甚至在有碰撞危險的情況下也沒有聽到“旺達 6”與“海邦達 199”或 VTC 任何一方的通信聯繫。所以“旺達 6”應該是沒有按規定守聽相應的甚高頻無線電話頻道，可能沒有獲取有助於避免這次碰撞的 VTC 廣播的航行安全信息。VTS 顯示了“海邦達 199”的 AIS 信號而沒有同時顯示“旺達 6”的 AIS 信號，“海邦達 199”也沒有收到“旺達 6”的 AIS 信號。由此可

以推斷“旺達 6”的 AIS 應該不處於工作狀態。這樣 VTC 無法及時確認“旺達 6”的身份，向其通報航行資訊和提醒有關碰撞危險。顯然“旺達 6”違反<<船舶及港口管制規例>>的規定。

5.6.6 “旺達 6”的船舶資料顯示該船服務速度是 11 節。“旺達 6”在香港水域航行到碰撞發生時刻一直保持全速約 10.5 至 11 節。當時的能見度低且附近水域有不少過往船隻。“旺達 6”沒有考慮當時的能見度低的環境和情況下根據《避碰規則》第 19 條（船隻在有限能見度下的行動）的要求以安全航速行駛。

5.6.7 根據“旺達 6”船員口供：事發前“旺達 6”船上雷達是處於開啟狀態。但是該船並沒有使用適合當時環境和情況的一切可用方法，隨時保持適當瞭望，以便對局面和碰撞危險作出全面評估。違反了《避碰規則》第 5 條（瞭望）。“旺達 6”的船長報告稱，在距離“海邦達 199”約 3 海浬時雷達上才發現“海邦達 199”。“旺達 6”沒有正確使用雷達，包括遠距離掃描以便獲得碰撞危險的早期警報，並對探測到的物標進行雷達標繪或相當的系統觀察，以判斷碰撞危險的存在，違反了《避碰規則》第 7 條（碰撞危險）。

5.6.8 香港海事處 VTC 的雷達監測資訊顯示：從 1927 時或更早前到碰撞發生的 1935 時，“旺達 6”的航跡上觀察不到任何明顯的轉向或減速操作（圖 5）。因此“旺達 6”沒有採取任何明顯避讓行動。對於存在碰撞危險的來船，沒有及早地採取避讓行動，“旺達 6”違反了《避碰規則》第 19 條（船隻在有限能見度下的行動）。

5.6.9 碰撞後“旺達 6”未能按照良好船藝要求頂住“海邦達 199”的破損處而使“海邦達 199”進水過快，最終“海邦達 199”在 2 分鐘左右沉沒。“旺達 6”沒有組織救助“海邦達 199”遇險人員，也沒有及時向香港海事處報告碰撞事故。



圖 5 “海邦達 199” 和 “旺達 6” 在碰撞前的雷達標繪軌跡（在黃麻角附近水域）

## 6. 結論

6.1 2013年4月18日1935時左右，中國籍內河散貨船“海邦達199”與中國籍沿海散貨船“旺達6”在香港水域內碰撞，碰撞位置是螺洲島西，黃麻角東南，北緯 $22^{\circ} 10.8'$ ，東經 $114^{\circ} 13.0'$ 。當時天氣有霧和能見度約0.5海浬，輕風，海面平靜。碰撞發生後，“海邦達199”很快沉沒，船體折斷。船上共有船員十一人，五人獲救，其中兩人受傷，其餘六人全部遇難。“旺達6”船艏水線處破損，右錨丟失，船員有三人受輕傷，沒有人員死亡或失蹤。事故後有輕微油污報告。

6.2 調查發現意外的可能肇因如下：

- i. “海邦達199”值班船員違反以下《避碰規則》：
  - a 第5條（瞭望），沒有使用適合當時環境和情況的一切可用方法，隨時保持適當瞭望，以便對局面和碰撞危險作出全面評估；
  - b 第7條（碰撞危險），沒有正確使用雷達，包括為獲得碰撞危險的早期警報進行遠距離掃瞄和對探測到的物體進行雷達標繪或作出同等的系統觀察；
  - c 第19條（船隻在有限能見度下的行動），船隻在有限能見度的情況下，對於正橫前有碰撞危險的船隻（為被追越船除外）採取向左轉向；以及
- ii. “旺達6”值班船員違反以下《避碰規則》：
  - a 第5條（瞭望），沒有使用適合當時環境和情況的一切可用方法，隨時保持適當瞭望，以便對局面和碰撞危險作出全面評估；
  - b 第7條（碰撞危險），沒有正確使用雷達，包括為獲得碰撞危險的早期警報進行遠距離掃瞄和對探測到的物體進行雷達標繪或作出同等的系統觀察；
  - c 第19條（船隻在有限能見度下的行動），沒有以適應當時有限能見度的環境和情況的安全速度行駛，對於有碰撞危險的船舶沒有採取避讓行動。

6.3 調查發現的安全因素如下：

- “海邦達199”開航時沒有蓋上艙蓋的做法不符合要求而且存在安全隱患；
- 根據5.2.1和5.2.2分析“海邦達199”的配員有可能不符合船旗國的船舶最低安全配員要求；

- “旺達 6” 的 AIS 沒有處於工作狀態，也沒有按照<<船舶及港口管制規例>>的要求在香港水域向海事處 VTC 報告動態，及該船可能未按規定守聽相應甚高頻無線電話頻道，因此沒有從 VTC 獲取航行資訊以利於避免這次碰撞；
- 碰撞後 “旺達 6”未能按照良好船藝要求頂住 “海邦達 199”的破損處而使 “海邦達 199”過快沉沒；以及
- 碰撞後 “旺達 6” 沒有組織救助 “海邦達 199” 遇險人員，也沒有及時向香港海事處報告碰撞事故。

## 7. 建 議

7.1 建議“海邦達199”的船東，管理公司和船長確保：

- 船舶在任何時候都要滿足船旗國關於最低安全配員要求；
- 船舶在開航前應蓋好艙蓋使之達到風雨密。
- 船舶遵照《避碰規則》規定，特別是第 5，7 和 19 條，保持適當瞭望，使用適合當時環境和情況的一切可用方法確定是否存在碰撞危險及遵守船隻在有限能見度下的行動；以及

7.2 建議“旺達6”的船東，管理公司和船長確保：

- 遵照要求保持 AIS 處於良好工作狀態並向 VTC 報告動態及守聽 VTC 指定的甚高頻無線電話頻道；
- 船舶遵照《避碰規則》規定，特別是第 5，7 和 19 條，保持適當瞭望，行駛安全航速，使用適合當時環境和情況的一切可用方法確定是否存在碰撞危險及遵守船隻在有限能見度下的行動；以及
- 遇到事故時應及時向有關機關報告，並在不嚴重危及本船安全的情況下，要對事故中的遇險船隻提供積極救助。

7.3 報告副本送交以下機構/單位參閱，如有需要，採取跟進措施：

- 船旗國中華人民共和國海事局（北京）；以及
- 中華人民共和國深圳海事局。

7.4 海事處須發出海事處佈告，載述從這宗意外汲取教訓。  
(2013年7月24日已經發佈 MDN 84/2013)。

## 8. 送交文件

- 8.1 凡意外調查報告中論及任何人士或機構的行為操守，海事處海事意外調查及船舶保安政策部的政策是把報告擬稿(整部或有關部份)送交有關人士或機構，讓其提供意見，或就調查人員先前未有掌握到的證據資料作補充。
- 8.2 報告擬稿已送交下列人士／單位，讓其提出意見：
- i. “海邦達 199”的船長或船東，管理公司；
  - ii. “旺達 6”的船長或船東，管理公司；
  - iii. 香港海事處船隻航行監察中心（VTC）；
  - iv. 香港海事處海港巡邏組（HPS）
  - v. 中華人民共和國海事局（北京）；以及
  - vi. 中華人民共和國深圳海事局。
- 8.3 收到上述單位包括：事故船雙方公司，VTC，HPS 和深圳海事局的修改意見，對報告作了適當修改。