



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

两宗有关载木船在海上遇到恶劣天气时发生的类似致命意外

致：船东、船舶经理人、船舶经营人、船长、高级船员和船员

概要

短期内分别有两艘香港注册的载木船发生类似意外，导致七名船员失踪。事发时两艘载木船都正由巴布亚新几内亚驶往中国靖江，船上满载原木。第一艘载木船在疾风下倾覆，六名船员失踪。第二艘载木船在台风引致的恶劣天气下严重倾侧，船长在弃船期间堕海，失去踪影。本文旨在提醒船东、船舶经理人、船舶经营人、船长、高级船员和船员务须汲取该等意外的教训。

事 故

1. 涉及第一宗意外的载木船由巴布亚新几内亚驶往中国靖江，货舱和甲板满载原木。该船遇上逾 60 节的疾风及恶劣的海面情况，以致向左舷严重倾侧并于 20 分钟内倾覆，继而沉没。最终有 11 名船员得以登上一艘救生艇和一艘救生筏，两日后获救，但另外六名船员则在意外中失踪。
2. 涉及第二宗事故的载木船同样由巴布亚新几内亚驶往中国靖江，货舱和甲板满载原木。该船遇上由台风引致的恶劣天气。海水通过舱盖上破损的防水布进入船舶的 1 号货舱。船舶向右舷严重倾侧，船长下令弃船，但在弃船期间堕海失踪。
3. 调查发现，事故的主要肇因如下：
 - a) 载木船遇上强风和恶劣的海面情况；
 - b) 在启航前和航行期间，两艘载木船的船长均未有确保在甲板载有货物的情况下，船舶的稳定性属于安全；

- c) 海水穿过舱盖上破损的防水布流入并积聚在货舱内，产生自由表面效应，削弱船舶在恶劣天气下的稳定性；
- d) 有关船舶的船长未有确保船上所有救生设备在航行期间的任何时间均运作正常及 / 或可供实时使用；以及
- e) 发生紧急事故时，船长未能联络海岸管理公司，而且海岸管理人员安全警觉性低（与船舶失去正常联系后，并无实时采取有效行动确保船舶安全和确定船舶所在位置）。

汲取教训

4. 载木船的管理公司应确保安全操作载木船的程序获得遵守。以下各方面尤其应该注意：

- a) 船舶的稳定性无论何时均符合法定要求；
- b) 计划航程时考虑所有载于《国际海上人命安全公约》（《SOLAS 公约》）第 V 章第 34 条（安全航行和避开危险状况）的相关规定；
- c) 按照《SOLAS 公约》第 III 章第 20.2 条（使用准备状态）的规定，离开港口前和在航行期间的任何时间，船上所有救生设备均随时可供使用；
- d) 所有船上负责人员和海岸管理人员处理紧急情况的应急准备都符合《国际安全管理规则》A 部分第 8 节所载的相关规定；以及
- e) 甲板上载有原木的船舶的额外浮力应足以防止船舶因舱面货物吸水后重量增加以致在海上出现超重和不稳定情况。

5. 船东、船舶经理人、船舶经营人、船长、高级船员和船员务须留意上述意外，从中汲取教训。