

# “联合多卡斯”轮海事调查处理报告

1999年1月31日，马耳他籍“联合多卡斯”轮满载河沙从福州港驶往日本千叶港，1158时在闽江口触碰七星礁，最终船舶沉没于 $26^{\circ} 09.' 20N$ ， $119^{\circ} 47.' 45E$ ，船员全部获救。

## 一、船舶和船员概况

### (一) 船舶概况。

船名：JOINT DORCAS（联合多卡斯） 船籍港：VALLETTA 船旗国：MALTA（马耳他） 船舶类型：货船（OTHER CARGO SHIP） 船体材料：钢质 总吨：7246 净吨：4394 船舶总长：127.8米 型宽：20.50米 型深：10.30米 载重吨：11669吨 主机类型：DIESEL ENGINE 6UEC52/105D，1台 主机马力：3875KW 航速：12节 船舶建造时间：1978年7月 建造地点：台湾基隆船厂 航区：东南亚 船舶所有人：FOREVER GOLD MARITIME LTD.，地址：

171 OLD BAKERY STREET, VALLETTA, MALTA。 船舶  
经营人: 长白山海运有限公司 地址: 香港湾仔皇后  
大道东 145 号 恒山中心 23 楼 B 室 , 船舶管理公司:  
DAE YANG SHIPPING CO. , LTD, 地址: RM503, JEOKSAN  
HYUNDAI BIDG. , #80, JEOKSUN-DONG, CHONGRO-KU,  
SEOUL, KOREA。 船舶技术证书均在有效期内。

## (二) 船员情况。

船员总人数 23 人。船长、轮机长持有韩国主管  
机关签发的有效证书; 大副、二副、三副、电报员、  
大管轮、二管轮、三管轮、电机员持有中华人民共和国  
港务监督局签发的有效适任证书。船长 1999 年 1  
月 8 日在韩国仁川上船, 第一次来福州港。二副、三  
副 1998 年 10 月 1 日在中国珠海上船, 第四次来福州  
港。船舶配员符合最低安全配员要求。

## 二、事故经过

“联合多卡斯”轮于 1999 年 1 月 31 日上午装载  
河砂 10250 吨 (No.1 舱 2350 吨、No.2 舱 5000 吨、  
No.3 舱 2900 吨), 艏艉平吃水 8.04 米, 由福州港松  
门码头开往日本千叶港, 0930 时引水员登船, 0935

时离泊开航，1050 时抵壶江引航锚地引水员离船后由船长指挥出港。约 1147 时二副上驾驶台，这时阴天、偏北风四级、海面轻浪、能见度良好，流向 SE (闽江口高潮时 1043，潮高 6.17M)，三副用雷达测定了 1150 时船位：日庄礁方位  $263^{\circ}$  距离 4 海里，并在海图室交班给二副：“现在全速前进，没有定速，船长在驾驶台指挥。”然后自己在海图室写航海日志。接班后二副从海图室到前面的操舵室。此时，电报员将编写的离港报文送船长审阅，船长对二副说：“我们已经走出狭水道、浅水区……”（船长称跟二副说过：“NOW YOU MAKE HER COURSE”。二副称船长当时说：“KEEP COURSE”。）然后离开操舵室到驾驶台右后部的电传站，这时航向是  $085^{\circ}$ 。船长审阅电文后，电报员于 1155 时发出离港报。当水手告诉二副前面有灯桩时，二副令左舵  $10^{\circ}$ ，走  $078^{\circ}$ 。约过二、三分钟，于 1158 时，船长从电传站顺时针绕过海图桌刚刚回到操舵室左边，船剧烈振动一下，船头向左偏转，二副用 GPS 定位，发现船位在七星礁盘北边缘上，1200 时船长下令停车，船舶靠惯性作用继续前冲。触

礁后，船前部右舷#2压水舱透气孔冒出水泡，测量发现艏压载舱，#1右、#2右压水舱，#1重油舱进水，即组织排水，随后（约1230时）发现第一货舱漏进大量海水。1230时左右，船长令动车取航向 $320^{\circ}$ ，不久改向 $330^{\circ}$ ，此时船艏已开始下倾。1320时抛下左锚五节，位置在 $26^{\circ}09.1'N$ ， $119^{\circ}47.5'E$ ，继续观察、量水、排水，第一货舱进水较多，漫出货砂，船头下倾。

### 三、施救经过

1433时福州港务监督总值班室接到报告后，立即启动应急响应程序，指派上海救捞局福州救助站的“沪救1”赶往现场，随后福州港监现场指挥人员乘“安达”轮开往现场，同时通知难船按船舶油污应急计划的要求，做好防油污工作安排，特别强调船员离船前关闭一切油仓、油柜和油路的速闭装置及阀门，采取一切有效措施防止船舶污染水域。“沪救1”于1835时抵达现场，“安达”在赶往事故现场的途中与已在现场的“沪救1”联系上，港监人员建议“沪救1”割断锚链拖难船去抢滩，因难船满载且船艏下倾

严重并还在不断下沉，“沪救 1”认为割锚链十分危险，它主机马力 2640 匹无法拖动抛锚的难船。2000 时船员全部安全离开难船，分别乘救生艇到救助船“沪救 1”上，当天夜里船头继续下沉，于 2 月 1 日 0950 时全部坐底，船艏向  $150^{\circ}$ ，船位  $26^{\circ} 09. ' 20N$ ， $119^{\circ} 47. ' 45E$ ，坐底后高潮时露出驾驶台和桅杆。

#### 四、损失情况

- (一) 船舶沉没全损(船舶保险价值 230 万美元);
- (二) 施救、设标费用约 50 万元;
- (三) 打捞清除费用 640 万元(沉船残骸归打捞单位);
- (四) 损失所载河砂 10250 吨。

#### 五、事故分析

- (一) 没有严格按计划航线行驶

1150 时测定船位： $26^{\circ} 05' 03'' N$ ； $119^{\circ} 47' 45'' E$ ，这时七星礁灯桩方位  $098^{\circ}$ ，距离只有 1.7 海里。定位后本应立即向左转向以确保本船按计划航线行驶，但船长没有命令转向，三副也没有提醒船长。二副接班后没有对船位、航向、航速进行核对，继续

驶 085° 航向，也未能按计划航线行驶。

（二）没有保持正规了望，存在戒备疏忽。

建立在七星礁上的灯桩是闽江口的重要航标。船长、驾驶员没有保持正规的了望，未能及早地注意到它的存在并在海图上核实它的礁盘范围，以至于没有充分意识或估计到当时正在形成的危险局面。1150 时船位离七星礁仅 1.7 海里，船艏向几乎对着它，但船长未能引起足够的戒备，并在不适当的时间和地点离开驾驶岗位。三副交班时也没有提醒二副。二副上驾驶台在核对三副测定的 1150 时船位后缺乏驾驶人员应有的警觉，当操舵水手告诉他前面有灯桩后，他仅用小角度左舵 10° 改驶 078°，致使船舶以全速驶向礁区。

（三）没有严格遵守交接班制度。

三副是在海图室交班给二副，只交代刚刚测定的 1150 雷达船位，并告诉二副：“现在全速前进，没有定速，船长在驾驶台指挥”，没有交代当时的航向以及周围水域环境和情况。二副在未弄清其它应交接事项前就匆忙接班，接班后也没有马上对所驶的航

向、航速、船位及水域情况进行核对。船长没有对三副、二副的交接内容进行查核，在离开时没有提醒二副注意前方危险物标和交代现在的航向和船舶应驶的航向等重要事项。

（四）没有做好航次准备工作。

1、没有配备并使用经最新改正的福州港海图。

2、没有按海员通常做法，对计划航线附近的危险物标示警戒线。尤其是在闽江口航段转向频繁的情况下，没有在七星礁区标示警戒线以引起注意。

3、在闽江口复杂航段未派专职了望人员。

（五）对沉没危险估计不足、采取自救措施不当。

船舶触礁后，船长没有及时并认真核算船舶触礁后的进水量和本船排水能力以及考虑本船进水前倾的不利因素，对船舶所处的沉没危险估计不足，没有及时请求救助，也没有及早地就近冲滩坐浅而造成船舶沉没全损，扩大了损失。

## 六、事故原因

“联合多卡斯”轮触礁沉没的主要原因是船长及当班驾驶员在航行交班时，交接不清，操纵不当，

造成船舶触礁沉没。具体为：

（一）没有确保船位在计划航线上。

（二）没有做到保持正规了望，全面地判断危害航行安全的危险局面，采取正确避让。

（三）没有正确地进行交接班。

（四）没有做好航次准备工作。

（五）对进水的情况判断不准，没有采取合理的自救措施，没有及时请求救助。

鉴于上述原因，船长及当班驾驶员在航行中违反了 STCW78/95 公约中的下述条款：

（1）违反了第 A-VIII/2 节第二部分中的第 5、6 项。

（2）违反了第 3-1 部分第 13 项中的 1、2 点及第 29 项。

（3）违反了第 3-1 部分第 20 项及第 21 项中的 1-5 点。

## 七、安全管理建议

“联合多卡斯”轮沉船事故是船舶驾驶人员（含船长）严重失职的人为责任事故，损失巨大，教训深

刻。为防止发生类似的事故，我们建议：

（一）船舶管理公司应加强船舶安全管理，严格挑选船员并对任用的船员加强管理，保证新聘人员和调至该岗位人员适当熟悉其职责。应根据 STCW 公约关于安全值班的原则和要求，建立并执行严格的值班和交接班制度。

（二）所有船员应熟悉并履行 STCW 公约的有关要求，特别要注意：

1、 船舶在进出港、复杂航道、恶劣海区和重要转向点航行时船长应坚守驾驶指挥岗位；

2、 驾驶员在接班前应核实本船船位并弄清本船的计划航线、航向和航速，还应注意他们值班期间可能遇到的任何危险；

3、 即使船长在驾驶台，值班驾驶员仍继续对船舶的安全航行负责，直至被明确告知船长已承担此责任并彼此领会时为止；

（三）海图和其它航海图书资料是航海的重要工具，船舶管理公司和船长应充分重视，船长应保证本航次使用经最新资料改正过的海图和其它航海图书。