

Marine Salvage 記事 48：MV MOL Motivator vs MV Zhong Xing 2 (2014.05.05)

陳彥宏*



一、事故背景與初期應變

- 2014 年 5 月 5 日凌晨 02 時 22 分左右，在夜間、但能見度良好的情況下，馬紹爾群島籍貨櫃船 MV MOL MOTIVATOR 在從香港駛往深圳鹽田港的途中，於珠江口擔杆水道與由河北曹妃甸港駛往海口港的中國籍散裝貨船 MV Zhong Xing 2 發生碰撞。
- 碰撞發生後，MV MOL Motivator 的船長在碰撞後立即向香港海事處通報事故，並發出全船警報，命令船員開始搜救。MV Zhong Xing 2 因嚴重受損而迅速下沉，船上 11 名船員中，僅 1 人獲救，10 人死亡。MV MOL MOTIVATOR 船體受損，直接經濟損失約人民幣 3,669 萬元，這起事故被中國海事局定性為重大水上交通事故。

* 陳彥宏 Solomon CHEN，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士，台灣海事安全與保安研究會理事長，新台灣國策智庫諮詢委員，國家運輸安全調查委員會諮詢委員，海洋委員會海巡艦隊分署海損評議審查會委員，海事仲裁人。曾任教於臺灣海洋大學、澳大利亞海事學院國家港埠與航運中心、高雄海洋科技大學。曾客座於上海交通大學凱原法學院國際海事研究中心、廈門大學南海研究、澳大利亞海事學院。EMAIL: solomonyhchen@gmail.com。

- 事故發生時能見度約 6 海里，風力約 4 級，海況一般。事故發生在擔杆水道定線制水域的第二警戒區內。該水域每天有數百艘進出香港、廣州和深圳等港口的船舶在此交叉相遇，此外還有許多錨泊船和漁船，通航環境非常複雜。二船基本背景資料如下：
 - **2011 年日本三菱重工業長崎造船廠建造**，總長 302 公尺，型寬 43.4 公尺，總噸位 78,316 噸，馬紹爾籍，香港新亞船務有限公司管理的大型貨櫃船 **MV MOL Motivator**，事故發生時船上有 24 名船員，船員均持有有效適任證書，配員符合要求。
 - **中國籍散裝貨船，MV Zhong Xing 2(中興 2 號輪)**，總長 96.9 公尺，型寬 15.8 公尺，總噸位 2,981 噸，黃驊港中興海運有限公司，但實際船東為個人，並透過協議委託唐山海港華通船務有限公司管理，這層複雜的關係導致管理公司未能確實履行安全責任，包括對船員的聘用、培訓和考核。事故發生時船上有 11 名船員。經核查，該輪缺少一名大副，不符合最低安全配員證書的要求。
- **根據事故調查報告**，這起悲劇是因兩船均未遵守《國際海上避碰規則》所致：
 - 作為**讓路船**，**MV Zhong Xing 2** 在碰撞危險存在時，僅採取小角度右轉的避讓行動，未能履行「盡可能早地採取大幅度行動，從容寬裕地讓清他船」的義務。此外，該船**配員不足**，且實際管理存在問題。
 - 作為**直航船**，**MV MOL Motivator** 在碰撞危險已形成時，未能保持航向和航速，反而採取左轉的行動，加速了緊迫局面的形成。此外，調查報告指出其**駕駛台資源管理存在缺陷**，二副對船長明顯違反避碰規則的行為沒有提出提醒。
 - 最終，中國海事局調查報告認定 **MV Zhong Xing 2** 在避讓方面有主要責任，**MV MOL MOTIVATOR** 在避讓方面也有重要責任，**兩船違規行為共同導致了這起重大事故**。

二、救撈決策與爭議

- 這起事故造成了 **MV Zhong Xing 2** 沉沒，船上 11 名船員中，僅 1 人獲救，**10 人死亡**。這是此事件最為慘痛的損失。

- 關於事故責任，調查報告指出，兩船均未能遵守《國際海上避碰規則》。**MV Zhong Xing 2** 作為讓路船，僅採取了小幅度轉向，未能盡到避讓義務。而 **MV MOL Motivator** 作為直航船，在危險迫近時，不僅沒有保持航向和航速，反而採取了左轉的錯誤避讓行動，加速了緊迫局面的形成。兩船在駕駛台資源管理上也存在缺陷。

三、救撈與清理作業

- **人員搜救**：廣東海上搜救中心與香港海上救援中心合作，迅速啟動了大規模的搜救行動。他們出動多艘海事船、海事直升機和專業搜救力量，搜救範圍超過 6,200 平方公里。碰撞發生後：
 - **MV Zhong Xing 2** 船舶迅速下沉。船上大管輪在碰撞發生後的第一時間，發現船舶開始下沉，在照明燈熄滅前逃出，最終在海上被漁船救起，其餘 10 名船員的遺體都是在後續的沉船救撈過程中才被找到。
 - **MV MOL Motivator** 船長立即將車鐘從定速航行改為全速前進並左滿舵，試圖擺脫 **MV Zhong Xing 2**。船長隨即向香港海事處報告事故，並發出全船警報，命令船員開始搜救。
 - 廣東海上搜救中心與香港海上救援中心合作，出動多艘海事船、海事直升機和專業搜救力量進行大規模搜救。最終，在沉船探摸及救撈過程中，陸續找到了所有 10 名失蹤船員的遺體。
- **船隻救撈**：事故發生後，相關公司委託專業救撈公司對 **MV Zhong Xing 2** 沉船進行救撈清理。經過抽油、破碎和水下解體等作業，最終救撈工作於 2014 年 6 月 25 日完成。**MV Zhong Xing 2** 船隻全損，貨物全損，救撈費用約人民幣 830 萬元。**MV MOL Motivator** 船頭及左右舷船體有凹陷與大面積擦痕，修理費用約人民幣 732 萬元。
- **總體損失**：總計直接經濟損失約人民幣 3,669 萬元，更重要的是造成了 10 人死亡的重大傷亡。

四、殘骸拆解

- 由於 **MV Zhong Xing 2** 在碰撞後迅速沉沒並被認定為全損，其最終處理方式是經過水下抽油、船體破碎和解體**進行救撈**。這與一般船舶拆解在岸上進行的方式不同，屬於海上殘骸移除的範疇。

五、關鍵技術與挑戰

- **航行安全**：在擔杆水道這樣繁忙的航道，船隻數量龐大且通航環境複雜。任何一艘船的違規行為都可能引發連鎖反應，導致嚴重後果。
- **應急反應**：**MV Zhong Xing 2** 的迅速沉沒，使得船員幾乎沒有時間逃生。這凸顯了船舶應急反應程序，特別是人員疏散和求救程序，在事故發生時的重要性。
- **駕駛台資源管理**：兩船船員在關鍵時刻都未能做出正確判斷，這顯示了即便船員持有證書，也可能在實際操作中因經驗不足、疲勞或溝通不良而犯錯。

六、成果與影響

- **人員傷亡**：這起事故造成了巨大的生命損失，共有 10 名船員不幸罹難。這是事件中最為沉痛的後果，也給家屬帶來了無法彌補的傷痛。
- **經濟損失**：事故造成的直接經濟損失超過人民幣 3,669 萬元，包括船舶和貨物的全損以及昂貴的救撈費用。
- **行業教訓**：這起事故被定性為**重大水上交通事故**，其調查報告不僅詳細釐清了事故責任，也為海事部門和航運公司提供了寶貴的經驗，強調了嚴格遵守《國際海上避碰規則》的重要性，以及加強船員培訓和駕駛台資源管理的必要性。