

【热点关注】初步报告显示，DALI 轮开航前存在不适航

作者：王勇



摘要

在联合指挥部（Unified Command）的不懈努力下，美国海岸警卫队已经开启了四条临时替代航道，近两百艘船舶通过了这些替代航道，深水航道的重新开放将在 5 月底之前，DALI 轮上损毁受阻的大部分集装箱也已被移除。与此同时，巴尔的摩公众当下讨论的焦点已经由应急处置转向责任追究。特别是在 DALI 轮的船舶所有人和管理者向美国联邦地区法院提交了责任限制申请后，作为回应，巴尔的摩市长宣布将采取法律行动向 DALI 轮的所有人、承租人、管理公司、经营人、制造商以及任何其他可能负有责任的第三方追究责任。遇难者的辩护律师也保留向肇事方追责的权利，美国联邦当局也已经开展了对事故的刑事调查。

一、报告显示航道安全

巴尔的摩港是美国最繁忙的港口之一，长期以来，巴尔的摩港一直被认为是该地区的经济引擎。仅 2023 年度，巴尔的摩港区就处理了 5500 万吨的内外贸货物。在马里兰州港口管理局编制的《2023 年经济影响研究》中指出，巴尔的摩港提供约 51,365 个直接和间接就业机会。

DALI 轮在事发当晚离开巴尔的摩港口泊位时，天气、海况和视线都非常良好，该轮的航次计划是离开巴尔的摩港口后，驶过 Patapsco 河上的深水航道，从 1.6 英里宽的 Francis Scott Key Bridge 穿过，驶向 Chesapeake 湾。在这条航线上，仅 2023 年就有约 3600 艘次的船舶从

大桥下经过进出巴尔的摩港口。自 1980 年以来，直至 2024 年 3 月 26 日，这四十多年间，以每年 1500 艘次船舶靠泊来计算，在大桥下通行的船舶艘次大约在 13 万次，而且从来没有任何船舶撞到过基桥或桥墩，这充分说明航道和大桥的设置对船舶的航行而言是安全的，没有问题的。

二、船舶所有人申请责任限制

2024 年 4 月 1 日，DALI 轮的船舶所有人 Grace Ocean Private Limited 和其管理公司 Synergy Marine PTE LTD 委托律师，根据美国 1851 年《责任限制法》向美国联邦地区法院提交了一份申请书，要求法院免除船舶所有人对船舶触碰大桥的责任，或者将船舶所有人的潜在经济责任限制在约 4300 万美元。

两家公司的律师在提交的申请书中写道：“伤亡不是由于船舶、申请人或申请人可能对其行为负责的任何个人或实体的任何过错、疏忽和懈怠造成的。” 申请人主张免除因伤亡事故引起的任何、所有损失或损害的责任，以及已经或可能提出的任何、所有损害赔偿要求的责任。

申请人还进一步称：“他们对任何、所有此类索赔都有权进行抗辩，即便此类过失导致或促成了事故的发生，或因事故引起了任何损失或损害，此类过失都是在申请人不知情的情况下发生的。”

随后，一些在事故中遇难者家属的代表律师就抨击了 DALI 轮船舶所有人和管理人的主张，称他们依靠一部 1851 年过时海事法规来限制责任，并开始呼吁国会废除这项法律。

三、调查和追责的法律适用

巴尔的摩市方代表律师表示，DALI 轮碰撞事件发生在马里兰州的领海内，属于美国通航水域。事故已经发生了一个实际通航障碍，还影响了巴尔的摩地区的海上贸易行为，这些都涉及到美国传统的海事活动。根据《美国宪法》第 3 条第 2 款及《美国法典》第 28 条第 1333 条，这一诉讼属于美国法院的海事管辖权，并根据《海事和海事索赔补充规则》提起。同时，根据《美国法典》第 28 条第 1391(b)(2)条，诉讼地点选择在巴尔的摩地区是合适的，因为导致索赔的大部分事件或疏忽行为都发生在该地区，并且作为诉讼主体的大部分财产，包括船舶目前也位于该地区。

四、开启联合事故调查

美国联邦调查局（FBI）和美国海岸警卫队（USCG）正牵头对撞毁巴尔的摩大桥的 DALI 轮进行刑事调查。FBI 已经获得了美国法院的授权，登上了 DALI 号货轮进行调查活动，调查的内容包括船员是否没有报告 DALI 轮延迟离港的问题以及机舱的设备状况。

NTSB 主席透露，DALI 轮的设备制造商现代(Hyundai)已派技术专家前往事发现场，协助从机舱的电力系统中下载数据，并检查机舱电路的短路器。调查人员还询问了当时在驾驶台参与值班的二副和两位引航员，以及机舱的轮机长、轮机员和电机员。

经初步调查显示，在 DALI 轮计划离港前的几个小时内，船上装载的冷藏集装箱发生过警报，显示船舶对于冷箱的持续供电出现了不稳定的问题。而且根据船上目前提供的值班记

录证据显示，船舶电力供应问题要么没有被船员进行调查，要么即使是调查了也没有及时解决。

当船舶离开码头大约 12 分钟后，DALI 轮开始转向对着大桥航行。此后在约凌晨 1 点 24 分，船上的航行数据记录仪（VDR）记录了大量的声响警报。随后 VDR 短暂停止了记录，然后备用电源再次开启 VDR，但这些备用电源主要是供给驾驶台设备，不足以让 DALI 轮的船员重新控制这艘船。在没有足够的动力驾驶的情况下，该轮以大约 7 节的速度向 Key Bridge 漂去。在这个时间段内，船上的应急发电机要么是没有启动，要么是没有提供足够的电力，使其避免撞上大桥。

五、关于船舶适航的调查

报告中指出，船舶所有人和管理人在船舶管理中，存在下述疏忽和过失：

- a. 配备了不称职的船员，船员存在玩忽职守的行为；
- b. 船上配备的船员没有遵守当地航行规范和航行惯例；
- c. 驾管人员在船舶触碰大桥前没有采取正确的操作；
- d. 船员缺乏适当的船舶技能；
- e. 船员缺乏适当的培训；
- f. 未能妥善配备船上船员；
- g. 未能妥善管理船舶及船员；
- h. 未能向船舶提供适当的政策和足够的程序支持；
- i. 未执行确保船舶安全操作的政策、程序和培训；
- j. 未能妥善监督其船队，以确保船舶遵守公司的政策、程序以及采取良好船艺，遵守所有适用的法律法规；
- k. 为船舶提供不适航的设备、系统和附件；
- l. 未能以合理的方式保养船舶；
- m. 未能妥善维护保养和/或使用船舶的系统和设备；
- n. 未能妥善维护保养和/或使用船舶的机器设备；
- o. 未能妥善维护保养和/或使用船舶的推进系统；
- p. 未能妥善维护保养和/或使用船舶的操舵系统；
- q. 未能妥善装备船舶；
- r. 未能为船舶配备正常工作的发动机；
- s. 未能为船舶配备合适的、满足预期用途的发动机；
- t. 未能及时消除已知或可知的危害；
- u. 未能及时纠正已知或可知的不足；
- v. 未检查船舶，和/或
- w. 未遵守行业标准、习惯和通常做法。

六、事故造成的财产损失

DALI 轮撞毁了巴尔的摩大桥，不仅伤害了巴尔的摩市人民，还摧毁了巴尔的摩市长期拥有的财产和利益，包括但不限于大桥和附属设备，以及可预见的影响和破坏。具体：

- a. 更换桥梁及其引桥的费用，包括设计、开发和建造大桥及其引桥和连接道路;
- b. 直接由事故引起的阻塞 Patapsco 河有关的费用;
- c. 导致巴尔的摩市交通中断有关的费用;
- d. 增加道路维修和交通管理需求的费用;
- e. 增加包括警察，消防和其他公务人员在内的公共保障的费用;
- f. 企业税收和相关费用损失的成本，包括进出口贸易、船舶装卸作业，以及巴尔的摩港口贸易等;
- g. 由于触碰事故引起的实质的和可预见的经济中断，导致市政府财产损失和税收损失的相关费用;
- h. 监测和清除有害物质的费用，和/或清除触碰残骸所产生的费用;
- i. 由触碰导致的对 Patapsco 河造成损害的费用;
- j. 清除由触碰导致堆积在岸上的残骸和材料的费用;
- k. 监测、减少有害物质和其他潜在污染物入侵环境和财产的相关费用;
- l. 因桥梁损毁，关闭港口和河道使巴尔的摩市和市民遭受公共滋扰的费用; 和
- m. 其他日益增加的索赔人的财产和利益的损失。

七、调查初步结论

报告申明，没有人会把事故责任归咎于这个城市的桥梁设置及航道的管理，而申请责任限制的 DALI 轮船船所有和管理者的疏忽是显而易见的，船东及管理者的粗心、疏忽、重大过失和轻率行为导致了船舶不适航的结果。换句话说，DALI 轮的船舶所有和管理者将一艘明显不适航的船舶安排到一个安全合适的巴尔的摩港口和航道中，这种行为是严重的和潜在的刑事疏忽，他们的责任绝不应受到限制。

本文根据公开资料进行编写，仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。。