事故水域突发性能见度不良“蓝海启航”轮CCTV录像和广州VTS雷达录像显示，2022年3月4日2330时左右，该轮航行至广州港11号灯浮南侧，能见度约1海里；2350时左右，该轮航行至广州港17号灯浮附近，已看不清船首的桅灯，能见距离约100米，随后，直至事故发生时，能见度逐渐下降。“中远泰国”轮CCTV录像和广州VTS雷达录像显示，2022年3月5日0022时左右，该轮驶过广州港30号灯浮，能见度约1海里；0026时左右，该轮驶过广州港28号灯浮，已看不清船首的桅灯，能见距离约100米。综上，事故发生前后，广州港17号灯浮至28号灯浮之间的伶仃航道附近水域能见度急剧下降，能见距离约100米，对航经此区域的船舶的瞭望、航行及避让都带来严重影响。（二）“粤安顺666”轮1.该轮未保持正规瞭望。据该轮船长胡某某陈述，事故发生前一直坐在驾驶座上操舵，而该轮的雷达在操舵位置的侧面20-30厘米的地方，雷达屏幕周围有围板，坐在驾驶座上看不到雷达屏幕，平时瞭望主要是通过肉眼，这次航行能见度较差，注意力全部放在船首的方向；该轮VHF在驾驶室的顶棚，坐在驾驶座上，手触及不到VHF，便让水手协助守听VHF及对外联系，而该轮的机器噪音较大，无法听清水手对外联系的内容，船长也未主动询问，致使船长在横越航道前不清楚航道内是否有船，直到临近碰撞前才发现进港航行的“蓝海启航”轮。该轮在能见度较差的情况下，未充分使用雷达等电子设备查看周围船舶的动态，未充分使用电子助航设备，未充分使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切可用手段保持正规的瞭望，存在未保持正规瞭望行为，违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条1的规定。2.该轮作为横越主航道船舶，未按要求主动避让顺航道航行的船舶。该轮作为横越航道船舶，在横越航道前，未认真观察周围环境，未核实航道内是否有顺航道航行的船舶，未鸣放声号一长声或采取灯光警示等措施，以引起他船注意，在主航道内有“蓝海启航”轮驶近，存在碰撞危险的情况下，未按规定航路行驶，且在横越航道的过程中，向左调整航向减小了与“蓝海启航”轮的最近会遇距离，致使与顺航道进港航行的“蓝海启航”轮形成了紧迫局面。该轮横越航道过程中未按要求主动避让顺航道航行的船舶，违反了《广东海事局辖区船舶安全航行规定》第四十二条2的规定。3.该轮与“蓝海启航”轮发生碰撞后，应急处置不当。应急处置不当，该轮在广州港伶仃航道内与“蓝海启航”轮发生碰撞后，未第一时间将船壳破损、船体进水的情况向，未将船舶情况向交管中心汇报，且在后续弃船时该轮的舵位处于偏左舵位置，车钟放在全速进车位置，随后船舶在航道内打转；同时该轮船员在弃船前后，未及时将弃船情况通过VHF或电话报告给交管中心和其他船舶，致使其他船舶不清楚该轮的动态，最终该轮与“中远泰国”轮再次发生碰撞。该轮与“蓝海启航”轮发生碰撞后，应急处置不当。（三）“蓝海启航”轮1.该轮未保持正规瞭望。该轮在进港航行的过程中，通过VHF与“粤安顺666”轮沟通商定对方加车，本船过对方的船尾，但在随后的航行过程中，未认真核对“粤安顺666”轮的航行动态，未观察周围船舶动态，未及时发现“粤安顺666”轮在横越航道的过程中向左转向，未能对当时局面和碰撞危险做出充分估计，未对局面和碰撞危险充分估计，以便及时采取适当的避碰行动。该轮存在未保持正规瞭望行为，违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条的规定。2.该轮未使用安全航速。该轮在能见度约100米的广州港主航道内航行时，在明知道本船正横以前的航道内有多艘船舶在横越航道，且与“粤安顺666”轮协商过对方船尾的情况下，将航速从7.6节左右加到9节左右，致使该轮在与“粤安顺666”轮形成紧迫局面时未能采取有效的避碰措施，且直至碰撞发生时该轮仍有8节多的船速。该轮在能见度不良的航道内航行，且在本船正横以前有其他船舶在横越航道的情况下，未保持对特殊情况应有的戒备和谨慎，未使用安全航速，以便在适合当时环境和情况下把船停住，违反了《1972年国际海上避碰规则》第六条3和第十九条第2款4的规定。3.未采取有效的避免碰撞的行动。该轮与“粤安顺666”轮协商过对方船尾的情况下，将航速从7.6节左右加到9节左右，缩小了最近会遇距离；该轮在0013时及之后多次在VHF呼叫“粤安顺666”轮加车未得到回应的情况下，未减速或者停止或倒转推进器将航速减到维持其航向的最小速度或者把船停住，直至碰撞危险过去为止，以避免发生碰撞，违反了违反了《1972年国际海上避碰规则》第八条第5款5的规定。（四）“中远泰国”轮该轮未使用安全航速。该轮在能见度约2海里的广州港伶仃航道出港航行时，在有横越航道船舶“粤安顺666”船和“粤英德货8606”轮及“蓝海启航”轮、“伟潮7”轮等多艘船舶进出港的交通流比较密集，通航密度大和通航环境复杂的情况下，依然保持航速15节左右，且该轮船长知道“粤安顺666”轮与“蓝海启航”轮碰撞后派大副和水手长注意观察这两艘船船舶动态，采取了降速措施，但降幅不大。直到2022年3月5日0026时，能见度下降至100米，该轮航速为10.6节，致使该轮在与“粤安顺666”轮形成紧迫局面时无法采取有效的避碰措施，且直至碰撞发生时该轮仍有8节多的船速。该轮在能见度不良的航道内航行时，未保持对特殊情况应有的戒备和谨慎，未将航速减到能维持其航向的最小速度，未以适合当时能见度不良的环境和情况的安全航速行驶，违反了《1972年国际海上避碰规则》第六条和第十九条第2款6的规定