

东流水道“10.31”“中航XX”触碰事故 调查报告

事故调查组

2021年11月

东流水道“10.31”“中航XX”触碰事故 调查报告

一、事故简况

2021年10月31日0320时左右，扬州XX船务运输有限公司所属“中航XX”轮下行至东流水道东港6号白浮航道外附近水域（长江下游航道里程约691公里），触碰天心洲老虎滩头航道整治建筑物，导致船舶在航道外沉没，在船3人获救，事故未造成人员伤亡及水域污染。

二、专业术语及标准用语标示

1. AIS : Automatic Identification System 船舶自动识别系统

2. VHF: Very High Frequency 甚高频通信系统

3. CCTV: Close-Circuit Televison 闭路电视监控系统

三、调查取证情况

根据《内河交通安全管理条例》《内河交通事故调查处理规定》等相关法规规章规定，海事管理机构成立了事故调查组，及时开展了事故调查。

四、船舶、船员、载货概况

（一）船舶概况船舶技术资料

船名	中航XX
----	------

船籍港	扬州
国籍	中国
船舶种类	干货船
建造完工日期	2012-10-15
总长	67.6 米
船宽	13.6 米
型深	4.50 米
满载吃水	3.850 米
总吨位	1329
净吨位	744
满载排水量	3068.5t
空载排水量	458.9t
参考载货量	A: 2000 t ; B: 2050.00 t ; C: 2010 t
主机功率	440.00 千瓦
主机种类	内燃机
船舶所有人	扬州 XX 船务运输有限公司
船舶经营人	扬州 XX 船务运输有限公司

(二) 船舶证书

- (1) 船舶国籍证书：有效期内，正常。
- (2) 内河船舶适航证书：有效期内，正常。
- (4) 内河船舶最低安全配员证书：有效期内，正常。

(三) 船舶配员及船员当班情况

中航 XX 轮《内河船舶最低安全配员证书》要求最低安全配员 4 人（一类船长、一类二副、二类轮机员各 1 人、普通船员 1 人），特殊要求为：（船长和甲板部）连续航行时间超过 16 小时，须增加三副 1 人。本航次实际在船人员：

乔 XX，男，52 岁，持内河一类船长证书，有效期内，正常。

乔 XX，男，30 岁，持一类大副证书，有效期内，正常。

张 XX，女，50 岁，持二类轮机长证书，有效期内，正

常。

实际配员不满足最低配员证书要求，缺普通船员 1 人。

（四）船舶装载情况

该船本航次装载石子约 2600 吨。

五、公司情况

经营人为扬州 XX 船务运输有限公司。该公司成立于 2007 年 7 月 23 日，法定代表人刘 XX，注册资金 3000 万元。

公司营业执照许可经营范围：长江中下游及支流省际普通货船运输。在《水路运输许可证》有效期内经营：建筑材料、金属材料、水渣、焦炭、粉煤灰销售；船舶租赁服务。

六、事故要素

1. 事故发生时间：2021 年 10 月 31 日 0320 时。
2. 事故发生地点：东流水道东港 6 号白浮航道外水域，长江下游航道里程约 691 公里。

七、水文、气象及通航环境情况

（一）水文：事发当日安庆水位 5.86 米；事发水域水流流速慢；

（二）气象：阴转多云，风向：东北风，3-5 级。

（三）通航环境，事发时事发水域船舶流量小，通航环境良好。

八、搜救情况

10 月 31 日 0334 时，接到事故信息后，立即启动应急预

案，赶赴事故现场。

0400 时左右，在东流东港 6 号白浮航道外、江心洲洲头水域，发现“中航 XX”在航道外触损，船上 3 名船员站在船舶尾部左舷，用手电筒向海巡艇方向打灯呼叫。

0403 时，将海巡艇停靠在事故船右舷，将该船 3 名船员转移至海巡艇。

0652 时，经过多方协调，联系到附近的“皖阜阳工 XX”吊机前来施救。

1002 时，“皖阜阳工 XX”吊机到达事发水域。

1005 时，联系打捞公司负责人，请求前往事故水域施救。

11 月 04 日 1550 时，打捞公司所属“众威 XX”到达事故现场，对“中航 XX”进行位置固定，潜水员到水下探摸船舶触损情况，并由吊机“皖阜阳工 XX”将“中航 XX”所载货物过驳至“红航货 XX”轮上。

11 月 05 日 1200 时，“中航 XX”船首 2 根钢丝绳绳系固完成，机舱密封完毕，准备对机舱、货舱等进水舱室进行排水。

11 月 06 日 0830 时，“中航 XX”机舱、货舱、首尖舱等进水舱室内的积水已全部排尽，打捞单位派人对底舱开展检查堵漏。

11 月 06 日 1400 时许，“中航 XX”轮打捞出水。

11 月 07 日，“中航 XX”船员对“中航 XX”轮进行清洁

整理。

11月08日1630时，“中航XX”被众威航工XX轮拖带，由事发水域拖带至XX船厂，1720时，“中航XX”成功抵达东至县世平船厂水域维修。

九、事故经过

“中航XX”本航次于2021年10月30日约1400时，由九江武穴装载石子2600吨，目的港为江苏宿迁，离港时船舶平均吃水3.8米。

“中航XX”开航后，以常车约13公里每小时的航速航行，中途未停航。10月31日0305时许，“中航XX”常车行驶下行过望东大桥，航速约13公里每小时，当时天气情况良好，微风，能见度约2000米左右；0317时许，即将进入东流东港时，突然发现舵机失效（经调查船舶舵机失效的原因是由于舵机液压油管破损，液压油泄漏从而失去舵效所致），船舶操纵失控，船舶航向开始偏向左侧东流东港6号白浮航道外水域（长江下游里程约691千米）；见船舶失控，当班驾驶乔XX当即减速慢，但受船舶惯性的影响，船舶依然以10公里每小时的速度向下游行驶，0320时许，该船船艏触碰到东流东港6号白浮航道外水域水下建筑物，并搁浅在水上建筑物上，船艏船底破损。0334时许，船上3名船员对船舶进水位置进行查看，当发现进水太快无法堵漏时，乔XX立刻拨打了12395向安庆交管中心报告事故情况。

十、事故损失情况

(一) “中航 XX” 船舶损失情况:

- 1、船首船体破损凹陷变形面积:1/2*长 15 米*宽 11 米;
- 2、船首部分肋骨、旁龙骨、满梁弯曲变形。
- 3、驾驶室、机舱进水, 电机、助航等设备损坏。
- 4、室内装饰部分损坏。

(二) 货物损失情况: 部分货物遗失

(三) 其他损失: 船舶打捞费、浮吊施救费等

十一、事故原因分析

1、“中航 XX” 舵机故障导致船舶操纵失灵造成船舶偏离航道直至触碰水底建筑物是本次事故的直接原因。

2、东流东西港设浮较多, 东流东港上左右通航浮与东流东港 6 号白浮距离较远, 与东流西港 8 号红浮较近, 夜间灯光显示繁杂, 易造成船员选择航向错误, 是造成本次事故的客观原因。

3、当班驾驶乔 XX 对东流水道航道情况不熟悉, 下水航行时未能抱紧红浮下行, 致使船舶舵机失控时未能争取有效的时间及空间进行紧急避险, 是本次事故的原因之一。

4、轮机长张 XX 未能履行轮机值班职责, 未能及时发现舵机液压油破损泄漏情况, 导致舵机失效也是本次事故的重要原因之一。

十二、事故责任认定

鉴于本次事故“中航 XX” 轮轮机部值班人员未遵守船舶

值班规定，未履行安全值班职能，以致未能及时发现舵机液压油破损泄漏情况，导致舵机失效，致使船舶偏离航向与航道外水下建筑物发生触碰事故，其行为违反了《中华人民共和国船员条例》第十六条（三）项、《中华人民共和国内河船舶船员值班规定》第四十八条、第五十三条之规定，“中航XX”轮对本次事故负全部责任。

十三、处理建议

扬州XX船务运输有限公司为“中航XX”配备船员的数量低于船舶最低安全配员证书规定的定额要求，违反了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第六条第三项之规定，发生事故。依据《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第六十五条，《中华人民共和国内河海事行政处罚规定》第十四条第一款和第二款第一项，对其进行行政处罚。

十四、经验教训

本次事故教训深刻，为避免类似事故发生，建议：

（一）严格落实公司的安全生产主体责任。加强对公司船舶的日常安全管理，对所属船舶开展全面安全隐患排查治理，及时查找和消除日常安全管理中存在的安全隐患。

（二）加强船员对值班规则和船舶操纵技能的培训，督促船员掌握航经特殊航段的相关注意事项，遵守各项航行规定，不断提高船员的安全意识和实际操作水平。