

长江

水上交通事故典型案例

YANGTZE RIVER WATER TRAFFIC ACCIDENT CASE

2006—2010



中华人民共和国长江海事局 编



武汉理工大学出版社

WUTP Wuhan University of Technology Press

长江水上交通事故典型案例

(2006—2010)

中华人民共和国长江海事局 编



武汉理工大学出版社

· 武汉 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

长江水上交通事故典型案例. 2006—2010 / 中华人民共和国长江海事局编. —武汉: 武汉理工大学出版社, 2012. 6

ISBN 978-7-5629-3688-6

I. ①长…

II. ①中…

III. ①长江-水上交通-交通运输事故-案例-2006—2010

IV. ①U698.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 124626 号

项目负责: 陈军东

责任编辑: 陈军东 曲生伟

责任校对: 向玉露

装帧设计: 帕博利时

出版发行: 武汉理工大学出版社

(武汉市洪山区珞狮路 122 号 邮政编码: 430070)

<http://www.techbook.com.cn> (理工图书网)

经 销 者: 各地新华书店

印 刷 者: 武汉理工大印刷厂

开 本: 787×960 1/16

印 张: 10.25

字 数: 140 千字

版 次: 2012 年 9 月第 1 版

印 次: 2012 年 9 月第 1 次印刷

印 数: 1~5000 册

定 价: 28.00 元

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页等印装质量问题, 请向出版社发行部调换。

本社购书热线电话: (027) 87785758 87515798

E-mail: chenjd@whut.edu.cn

《长江水上交通事故典型案例》

编委会名单

(2006—2010)

主 审：王茹军

副主审：刘 亮

主 编：范贤华

编写委员：张 玲 朱学斌 黄 钢 周 映
汪 洁 黄仕祥 张 祥 袁先平
张名选 马勋德 李清炎 龚永胜
吕新春 朱正根 吴乃平

前 言

安全是发展的主题,安全是发展的动力。“十五”以来,长江航运随着国民经济的快速发展而发展。至“十一五”期末,长江干线港口货物吞吐量、外贸吞吐量和集装箱吞吐量年均增长分别达到 13.6%、16.8%和 26.8%,在货物吞吐量大幅增长、船舶流量大幅增加的情况下,长江海事辖区安全形势持续好转,重、特大恶性事故和船舶污染事故得到有效遏制,事故四项指标持续下降。至 2010 年底,运输船舶连续 60 个月未发生一次性死亡(失踪)10 人以上事故,连续 90 个月未发生一次性死亡(失踪)30 人以上事故,2009 年、2010 年客(渡)船连续两年未发生人员伤亡事故,特别是 2010 年事故四项指标均为 1986 年有统计记录以来最低。长江干线水上交通安全形势持续稳定,有力地推动了长江航运可持续发展。

为进一步探索水上交通安全管理规律,提升水上交通安全管理水平,促进长江航运安全发展,我局组织专业人员编写了《长江水上交通事故典型案例(2001—2005)》、《长江水上交通事故典型案例(2006—2010)》,以期与航运界共同分析事故原因,共同总结事故经验教训,共同防范类似事故再次发生。前车之覆,后车之鉴,谨盼航运界能从典型案例中汲取教训,防微杜渐,也盼本书能为水上安全管理和海事调查提供借鉴和参考。

尽管编者为一本书付出很大努力,但限于自身水平,书中难免有疏漏与不足,敬请批评指正。

编者

2011 年 12 月

目 录

- 案例 1 秭归“10·13”“巴峡”轮与“航鲟 668”轮碰撞事故
..... (1)
- 案例 2 富池“1·13”“涪港 862”轮与“豫信阳货 0426”轮、
“豫信阳货 0490”轮碰撞事故 (9)
- 案例 3 武汉“9·16”“江夏机渡 60001”轮与“华盛 898”轮
碰撞事故 (20)
- 案例 4 长寿“11·3”“国电 508”轮与“淮河”轮碰撞事故
..... (29)
- 案例 5 长寿“3·10”“渝客 8 号”轮与“民生”轮碰撞事故
..... (37)
- 案例 6 马鞍山“4·14”“东方王子”轮与“江达 169”轮
碰撞事故 (44)
- 案例 7 芜湖“8·14”“国裕 10 号”轮与“皖寿县 1668”轮
碰撞事故 (51)
- 案例 8 武穴“8·16”“武穴机 90 号”轮与“鄂浠水货
0727”轮碰撞事故 (58)
- 案例 9 涪陵“11·10”“长泓 08”轮与“三通 718”轮
碰撞事故 (65)
- 案例 10 芜湖“12·3”“皖寿县 1186”轮与“淋山 688”轮
碰撞事故 (73)

- 案例 11 芜湖“4·16”“赣荣顺化 01”轮与“华航浦 8001”轮碰撞事故…………… (80)
- 案例 12 九江“9·6”“集海之鹏”轮与“浙普 23016”轮碰撞事故…………… (89)
- 案例 13 鄂州“12·8”“鄂州货 0333”轮触礁事故 …… (94)
- 案例 14 宜昌“9·10”“万港 698”船队触损事故 …… (99)
- 案例 15 铜陵“8·4”“皖东方 366”轮爆炸事故 …… (104)
- 案例 16 枝江“6·3”“鄂枝江渡 0018”轮风灾沉没事故
…………… (113)
- 案例 17 黄石“9·3”“鄂襄阳货 00211”轮沉没事故
…………… (117)
- 案例 18 忠县“5·15”“海天 448”轮自沉事故 …… (122)
- 案例 19 宜昌“8·10”“航龙 518”轮集装箱落江事故
…………… (127)
- 案例 20 铜陵“9·8”乡镇非运输船舶沉没事故 …… (134)
- 长江海事辖区 1986—2010 年安全形势分析 …… (139)

案例1 秭归“10·13”“巴峡”轮与 “航鲟668”轮碰撞事故

2006年10月13日约2220时,重庆万州个体船舶“巴峡”轮与湖北宜昌双剑航运有限责任公司“航鲟668”轮在长江上游衢溪口水域(长江上游航道里程53.8千米)发生碰撞。“巴峡”轮沉没,7人落水失踪。

一、船舶概况

(一)船舶及船员

1. “巴峡”轮

船舶所有人、经营人为重庆个体熊某。一般干货船,船体材料为钢质,1997年5月22日建造完工,1998年4月29日在万州区武陵造船厂进行了改建。船舶总长34.5米,船宽5.4米,型深1.5米,总吨位250,净吨位150,满载吃水1.0米,空载吃水0.761米,主机总功率195.00千瓦×2。

《船舶最低安全配员证书》核定最低配员6人。本航次该轮缺三等驾驶员1人、三等轮机长1人。

当班船员易某,持三等船长职务适任证书,航线万县至武汉。

2. “航鲟668”轮

船舶所有人为湖北宜昌个体夏某,船舶经营人为宜昌双剑航运有限责任公司。干货船,船体材料为钢质,2005年5月15日建造完工。船舶总长86.48米,船宽14.20米,型深4.20米,总吨位1825,净吨位1077,满载排水量3182.5吨,空载排水量662.0吨,主机类型R6160ZC2柴油机2台,总功率202.00千瓦×2。

《船舶最低安全配员证书》核定最低配员12人。在船持证船

员满足《船舶最低安全配员证书》要求。

当班船员何某,持一等船长职务适任证书,航线重庆至上海、黄浦江。

(二)载货及搭载人员情况

1.“巴峡”轮

2006年10月12日,“巴峡”轮在重庆万州海事处办理出港签证,申报载货(牛)150头。万州开航时实际载牛103头、啤酒557件、鸡蛋139件、榨油机1台及空油桶47个,搭载货主7人。沿途航行中擅自在云阳张飞庙等处停靠载货上客。最后实载牛236头、啤酒557件、鸡蛋139件、榨油机1台、空油桶47个,搭载货主11人(抵衢溪临时停泊区时2名货主离船)。

“巴峡”轮所载牛平均体重约137千克,在一、二层甲板均匀分布,位置相对固定;牛鼻子用短绳索与甲板地铃系接,牛角绑捆于舱内立柱及栏杆,牛对船舶稳性不构成实质性影响。

经调查后测算,“巴峡”轮实际载货量接近于该轮最大载重量。

2.“航鲟668”轮

2006年10月6日,“航鲟668”轮由重庆市万州港红溪沟码头载煤2200吨后开航,目的港湖北鄂城。

(三)过闸安排与调度情况

2006年10月13日,三峡航运调度中心安排“巴峡”轮10月13日2300时通过三峡船闸(当日三峡北线船闸计划下行第3闸次),同闸次船舶有“豫信阳货18”轮、“新平江1010”轮、“大河”轮、“大围803”轮、“新平江1016”轮等。当日约2140时,调度人员在三峡水上政务中心当面通知“巴峡”轮船员准备过闸。

2006年10月13日,三峡航运调度中心安排“航鲟668”轮10月14日0030时通过三峡船闸(为当日三峡北线船闸下行第4闸次),同闸次船舶有“江运803”轮、“阜阳838”轮、“航海6”轮、“正

宏 898”轮、“富发 998”轮。13 日约 2200 时,调度人员通过甚高频电话通知“航鲟 668”轮准备过闸。

(四)通信频道

三峡坝区船岸、船舶间甚高频无线电话通信频道相对复杂。船舶航行安全 06 频道守听;需过闸船舶用 11 频道联系三峡航运调度中心仙人桥登记站过闸登记,13 频道联系三峡航运调度中心了解过闸计划,船舶进闸前分别用 15 频道、17 频道与三峡南线船闸、北线船闸联系。

二、事故时间、地点

事故时间:2006 年 10 月 13 日约 2220 时。

事故地点:秭归衢溪口水域距右岸水沫线约 300 米处(长江上游航道里程 53.8 千米)。

三、事发时通航环境情况

(一)航道水文情况

事发水域距三峡库区右岸水沫线约 300 米、距三峡大坝约 7.3 千米。该段航道顺直,有效航宽约 1300 米,航标灯光显示正常。当日 2000 时三峡坝上茅坪水位 152.93 米,入库流量 14000 立方米/秒,下泄流量 10900 立方米/秒;流速平缓,流态正常。

衢溪临时停泊区位于三峡库区右岸衢溪漫水湾内,漫水湾口门下嘴头距三峡大坝约 8 千米,口门长约 500 米,纵深约 600 米。

(二)通航秩序情况

事发时,三峡北线船闸单向下行;事发水域主航道无上行船舶,通航密度小;坝上锚地、临时停泊区停泊船舶及在航船舶通航秩序正常。

(三)气象情况

据秭归县气象台提供资料表明:2006 年 10 月 13 日 2000 时

至 10 月 14 日 0800 时秭归县茅坪城区,晴天;平均气温 18.2℃,最大能见度 15 千米,最大风速 1.6 米/秒,南风。事发时江面能见度良好。

四、事故经过

(一)“巴峡”轮

2006 年 10 月 12 日约 0620 时,“巴峡”轮从重庆万州红溪沟码头开航下驶,目的港湖北宜昌。10 月 13 日约 0630 时到达三峡坝区,船首抵坡触靠衢溪临时停泊区内侧里档水域,船首朝向上游,泊位距衢溪口门约 450 米。当日约 0749 时向三峡水上政务中心申报过闸计划。

13 日 2140 时,“巴峡”轮船员在三峡水上政务中心接到过闸通知,随即回船。

约 2205 时,“巴峡”轮倒车离开泊位,此时驾驶台左侧有货主 5 人,右侧有货主 2 人,船长操车执舵开航;随后向右扬头调顺船身,右车进一,右舵 5°保向,沿本船左舷一侧水域驶离衢溪临时停泊区。距口门约 100 米时左舷近距离驶过其他抵坡停泊船船尾,并用甚高频无线电话 11 频道呼叫“上下有没有来船,巴峡出衢溪口”,无应答;驶至口门水域时发现右舷前方“富发 998”轮正在下行,出口门约 30 米后右舵 10°,双车进一(约 800 转/分,航速约 8.5 千米/小时)往河心航行。继续航行中驾驶台左边一货主突然喊:“后面有船(后证实为“航鲟 668”轮)并拢了,要撞了”,船长立即左舵 20°、双车进二(约 1200 转/分,该转速正常航速约 12~13 千米/小时)避让。

约 2220 时,在三峡库区衢溪水域距右岸水沫线约 300 米处,“巴峡”轮左舷机舱部位与“航鲟 668”轮右舷首部约成 40°度角碰撞,碰撞后“巴峡”轮即变向、两船分离,随即发生第二次碰撞,“巴峡”轮向右倾斜并迅速翻覆,随后沉没。

(二)“航鲟 668”轮

2006年10月6日0400时许,“航鲟 668”轮在重庆万州载煤2200吨发航下驶,目的港湖北鄂城。

10月7日约0300时,“航鲟 668”轮到达三峡坝区,在仙人桥待闸锚地5号趸船附近水域抛锚待闸,当日0734时向三峡水上政务中心申报过闸计划。

10月13日约2200时,“航鲟 668”轮接三峡航运调度中心过闸通知。

2210时,“航鲟 668”轮备车,起锚后下行,车速双进一(约550转/分),左舷20~30米横距驶过三峡5号锚趸,发现“富发 998”轮从衢溪下口掉头出临时停泊区,“航鲟 668”轮用左舵 5° 调整船身,左舷平仙人桥锚界1#标时正舵,驶过后左微舵调整船身。

约2216时,加车至双进二(约750转/分,航速约8千米/小时),此时“富发 998”轮已调顺船身顺航道下驶。航行至纵距衢溪下口第一个加油趸船(中石化秭归石油分公司水上加油站)约100米时,从雷达上观察到右后方有一船舶,继续航行。

约2218时航行至衢溪下口第一个加油趸船对开水域,发现右舷有一小船(后证实为“巴峡”轮)下行,船头已过“航鲟 668”轮驾驶台位置,横距约30米,“航鲟 668”轮随即用甚高频无线电话13频道呼叫“右舷追越我的船是哪个船”,对方未回应,继续下行。

约2219时,“航鲟 668”轮发现“巴峡”轮向左转向,立即采取左满舵、停车、倒车进行避让。

约2220时“航鲟 668”轮右舷船首部与“巴峡”轮左舷机舱附近部位碰撞,碰撞后两船分离随即发生第二次碰撞,“巴峡”轮翻覆沉没。

事故经过如图1所示。

五、事故损害

“巴峡”轮及所载货物沉没,7人失踪;“航鲟 668”轮基本无损。

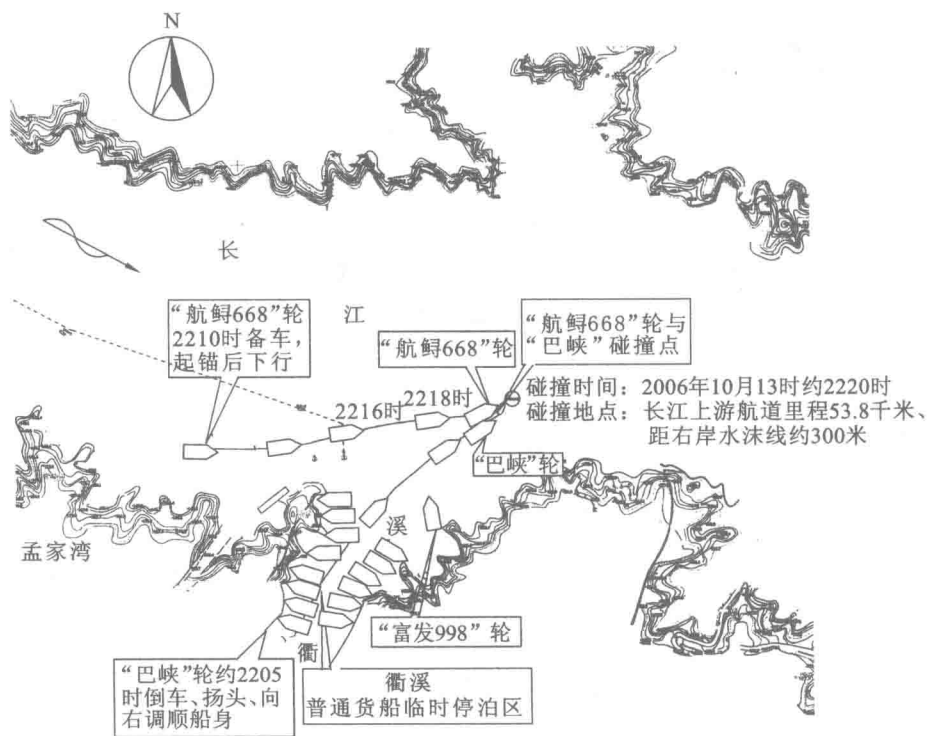


图1 “巴峡”轮与“航鲟668”轮碰撞事故示意图

六、事故原因分析

(一)“巴峡”轮

1. 未保持正规瞭望。

当班人员未制止无关人员进入驾驶台，客观上严重妨碍了当班人员的瞭望视线；出口门之前，未注意观察周围环境，未鸣放声号，也未使用规定的甚高频无线电话 06 频道与周围船舶进行有效联系，盲目驶出衢溪临时停泊区口门；驶出口门后，仍未注意周围环境和来船动态，直至紧迫局面形成，在驾驶台无关人员提醒下认为本船左舷有船。

2. 盲目左转，构成横越态势，将本船置于更危险境地。

当班人员认为左舷有船并处于紧迫局面时,未观察来船动态,在不了解、掌握来船相关信息的情况下,凭主观臆断盲目采取左舵 20°、双车进二的避让行动,客观上形成了横越“航鲟 668”轮船首方向,加速了紧迫危险形成,以致两船发生碰撞。

3. 船舶安全管理混乱。

航行时该轮当班驾驶人员对多名无关人员进入驾驶台未进行有效制止;配员不足违规航行;船舶沿途擅自停靠加载货物,载牛数量从出港的 103 头增加至 236 头,未重新办理船舶进出港签证手续;沿途非法搭乘人员多达 11 人。

(二)“航鲟 668”轮

1. 疏忽瞭望。

“航鲟 668”轮从锚地起锚下行后,未使用甚高频无线电话 06 频道与周围船舶进行有效联系;在经过衢溪临时停泊区时,未保持高度警惕和加强瞭望,未充分注意周围环境和来船动态。

2. 对碰撞危险未做充分估计。

当从雷达上发现有来船回波时,未进行密切观测;当用肉眼看到来船时,仍未密切注意来船动态,也未与来船取得有效联系,直至紧迫局面形成仍未采取相应措施。

3. 未及早采取有效的避让措施。

当用肉眼看到来船、与来船未取得有效联系及来船动态不明时,未及早宽裕让清来船或立即采取减速、停车和倒车的措施。

七、教训与建议

此次碰撞事故发生三峡库区,且正值三峡水库 156 米蓄水期间,事故造成 7 人失踪、“巴峡”轮沉没、货物全损,社会影响较大,教训深刻。

为认真吸取事故教训,举一反三,避免类似事故再次发生,提出如下安全管理建议:

1. 船舶驾引人员应切实加强自身责任意识 and 安全意识教育, 牢固树立“安全第一”理念, 严格遵守水上安全管理法律法规, 不断提高船舶驾驶水平和操作技能。

2. 船公司应吸取本次事故教训, 加强船舶管理、船员教育。

3. 船舶应严格遵守三峡大坝和葛洲坝坝上坝下船舶停泊秩序和过闸船舶现场通航秩序。

4. 船舶应严格遵守船用甚高频无线电话通信管理秩序, 航行、停泊时要确保甚高频 06 频道正常守听和通话, 避免船舶之间通讯联系不畅带来安全隐患。

● 案后语

三峡库区坝前水域, 船舶甚高频无线电话联系频繁, 使用的频道较多, 航行在该区域的船舶尤其要注意按照规定要求使用甚高频无线电话。另外, 在本案例中, 多名货主搭乘货船, 造成重大人员伤亡。家属、货主等非船员搭乘普通货船, 极易给船舶带来安全隐患和群死群伤的风险, 需要引起船舶所有人、经营人和社会的高度关注。

案例2 富池“1·13”“涪港862”轮与“豫信阳货0426”轮、“豫信阳货0490”轮碰撞事故

2007年1月13日约0130时,重庆涪陵港盛船务有限公司“涪港862”轮与河南省淮滨县水运公司“豫信阳货0426”轮、“豫信阳货0490”轮在长江下游搁排矶水道掀棚咀水域(长江下游航道里程约861千米)先后发生碰撞,“豫信阳货0490”轮沉没,1人死亡,“涪港862”和“豫信阳货0426”两轮不同程度受损。

一、船舶及船员概况

(一)“涪港862”轮

“涪港862”轮船舶所有人、经营人为重庆涪陵港盛船务有限公司。船籍港涪陵,集装箱船,2005年4月1日建造完工;船舶总长89.90米,船宽14.60米,型深4.80米。总吨位3522,净吨位1972;主机功率220千瓦 $\times$ 2,主机型号为Z6170ZLCz型柴油机。该轮所持船舶证书均有效。

当班船员邹某,持内河一等大副职务适任证书。舵工程某,持有船员服务簿。

(二)“豫信阳货0426”轮

“豫信阳货0426”轮船舶所有人林某,船舶经营人为河南淮滨市水运公司。普通货船,船籍港河南信阳;2004年10月16日建造完工;船舶总长59.00米,船宽9.75米,型深3.45米,总吨位546,净吨位305;主机功率202千瓦 $\times$ 2,主机为柴油机。经查,船舶所持证书有效。

当班船员船长杨某,持内河二等船长职务适任证书。

(三)“豫信阳货 0490”轮

“豫信阳货 0490”轮船所有人潘某,船舶经营人为河南淮滨市水运公司。普通货船,船籍港河南信阳,2004 年 11 月 23 日建造完工;船舶总长 59.20 米,船宽 9.80 米,型深 3.60 米。总吨位 576,净吨位 323;主机功率 202 千瓦 $\times$ 2,主机类型柴油机。经查,该轮所持船舶证书有效。

当班船员大副高某,持内河三等大副职务适任证书。

二、事故时间、地点

事故发生时间:2007 年 1 月 13 日约 0130 时。

事故发生地点:长江下游搁排矶水道掀棚咀水域(长江下游航道里程约 861 千米)

三、事发时通航环境情况

(一)水文情况

汉口水位 1.86 米(落),黄石水位 1.31 米(涨)。

(二)气象情况

气象部门证实,1 月 13 日鄂东南地区小雨转阴天,微风;气温 2~6℃;视距 2000 米。

事发水域事发时,微风,能见度良好。

(三)航道及水流情况

搁排矶水道掀棚咀以上航道相对顺直狭窄,至掀棚咀航道向南弯曲,牛关矶以下航道展宽。受掀棚咀与牛关矶处影响,洪水期掀棚咀下方回流较强,牛关矶附近泡漩、回流和乱水激烈。事发时属枯水期,掀棚咀至牛关矶一带水势较平稳。

(四)通航秩序情况

《长江下游分道航行规则》规定自磨盘山山嘴与沙村红浮连线至马闸与掀棚咀过河标连线间水域为掀棚咀单向通航制水域,禁止受控船舶会让;掀棚咀单向通航制水域上界至洞庭礁横驶区下