

筹备组

关于“渤二”翻船事故的初步调查报告

市委、市革委：

根据市革委领导同志的批示，我们于元月二十二日，到海洋石油勘探局对“渤二”翻船事故进行了二十多天的调查。现将初步调查结果报告如下：

(一)

“渤二”翻船不是突遇特大风浪、不可抗拒造成的自然事故。

“渤二”是一九七九年十一月二十五日凌晨三时三十五分，在迁往新井位拖航途中翻没的，全船七十四人，除两人生还外，余七十二人均遭淹毙，损失达四千四百余万元。这样极其严重的恶性事故，是天津市自解放以来所没有过的，在全国也是一九七九年最严重的一起，据说，也是世界上自有钻井船以来，死亡人数最多的一起事故。

对于造成这起事故的原因，海洋局先后两次组织了调查：第一

次调查认为主要是“拖航途中，气象突变，遇特大风浪”（十一级风浪袭击造成的；第二次调查认为“拖航没有达到拖航的技术要求”，“途遇大风浪”（每秒三十米）通风筒被打掉，抢堵无效，海水灌入，直接造成了船体倾侧沉没”。

根据我们调查组的调查，“渤二”翻沉前和当时海上风力的实况是：

首先，从十一月二十四日二十点到二十五日晨五点，渤海沿岸的锦州、大连、乐亭、塘沽、黄骅和渤海海上的海七井、砬岬岛、砬砬岛气象台站一小时一次的自记记录，一般均记载为六—七级，只砬岬岛一处晨二点、三点、五点记载最大风力为八级。

其次，上海大庆九号油轮，从大连到塘沽，路遇“渤二”拖航，据这条油轮航海日志记载，二十四日二十点海上风力实况为北风九级，零点为东北风七级，二十五日晨四时为东北风七级。二十五日晨四时大庆九号油轮的船位是东经 $119^{\circ}32'$ ，北纬 $38^{\circ}44'$ ，

“渤二”翻船位置是东经 $119^{\circ}37'$ ，北纬 $38^{\circ}41'$ ，相距只有五点二五海里。

第三，据海洋局九号采油平台气象监测点的自动记录记载，从二十四日十七点到二十五日晨五点，风力最高记载为每秒二十米（相当八级），出现时间在二十四日二十二点、二十三点、零点、二十五日二点（从零点至一点四十分仪器发生故障，无记载）。此地距“渤二”翻船处约二十五至二十六海里。

上述海上风力实况记录资料说明，“渤二”翻船前几小时和当时，海上风力一般为六—七级，只在个别时间、个别地点出现过八级和九级（海洋石油局判定风力是根据二八二拖轮轮机长等人口述的，并无记录可查）。因此，认为“渤二”翻船是由于遇到十一级风浪所造成是根据不足的。

（二）

“渤二”翻船是一起严重违章造成的重大责任事故。

第一，违反海洋局自行颁发的《渤海二号钻井船使用暂行规定》（以下简称《暂行规定》）和引进资料《富士号（注：即渤海二号）自升式钻井船使用说明书》（以下简称《说明书》）的规定，拖航没有按技术要求排出压载水。

《暂行规定》第八条第三项明确规定“如拖航距离较长或需进出港，应排出沉垫压载舱里的压载水，以减少吃水，降低拖航阻力”，《说明书》第二节关于拖航准备中规定“排出沉垫舱内的压载水，使自由液面最小”。“渤二”这次拖航没有执行这项规定，没有按规定要求排出应该排出的四个压载舱的压载水，约计二千四百多吨。这样，据海洋局计算，总载荷从应为七千七百吨而增至一万一千零四十七吨，吃水深度从应为七米零八公分而实际为十米零八十六公分，加深了三米多。从而使应为三米以上的干舷，实际才达一米左右。

第二，违反《说明书》关于拖航中平台和沉垫舱间距的规定。

《说明书》第二节规定“拖航时，沉垫与平台两者之间的间隙应

尽可能小”、“沉垫和平台尽可能贴紧”。“渤二”这次拖航，据海洋局自报沉垫与平台间距为一米（因“渤二”将潜水泵掉入海里，怀疑是掉在沉垫舱上，“渤二”队长十一月十二日、二十一日两次电报要求派潜水员打捞，十一月二十二日局拖航会议决定不打捞，要求沉垫与平台间留一米间距，以防平台底部被潜水泵顶破）。这样，使吃水至少加深了一米。

第三，违反《说明书》规定，没有卸载。

《说明书》规定，拖航中可变载荷应为四百吨，而“渤二”这次拖航，经海洋局事后测算，可变载荷为七百五十一吨。超载将近一倍。加深了吃水约三十公分，也损害了稳性。

前述三条的共同影响是破坏了拖航作业的稳性要求，加深了吃水，严重减弱了抵抗风浪的能力。使本来能抗十二级以上风的“渤二”，却经不起八、九级风的袭击。致使通风筒被打断（原因待查）海水涌进，失去平衡，造成翻沉。因此，这三条，特别是第一条是造成“渤

二 翻船的致命原因。

“渤二”这次拖航，是在局下达任务后，在局一次拖航会议决定下进行的。《暂行规定》对拖航会议应议事项有明确规定，而拖航会议却没有执行《暂行规定》和《说明书》的有关规定议定拖航事项。除前述外，《暂行规定》第六条第一项明确“凡是航行时间超过二十四小时者，考虑到气象和流速的变化，所配备拖轮，拖航速度不应小于四节”，“渤二”这次拖航预计航行五十小时，而拖航会议却违反规定，将航速定为二点五至二点七节。《暂行规定》确定拖航会议必须研究“可能遇到气象情况”，“可能遇到的问题和措施”，以及通讯保证等重要议题，会议却没有涉及，没有研究。尤其严重的是，会前，“渤二”队长曾几次电报要求打捞潜水泵和卸载，以保证安全拖航，而会议却否定了这些符合规定的要求，做出了违反规定的错误决定。

此外，降船也是违章进行的。《暂行规定》第二十条第二项规定认真分析气象，如十二小时以内有发生一点五米以上风浪（注：风力

相当五级)的可能,即不要降船”,而十一月二十四日晨,天津、河北、山东三个气象台均报有六至七级大风,局和钻井处调度值班员都认为不宜降船拖航,并分别向主管负责人汇报,提出不应降船建议,但主管负责人员指示将气象情况告诉“渤二”,却没有按规定通知“渤二”不降船。

(三)

抢救工作极不得力。

第一,“渤二”临危和翻船以后,二八二拖轮并未按航海规章发出国际求救信号(“渤二”已发出,但用的是内部频率,港监、海上行船等收不到,局收到“渤二”求救信号后,也没有指示二八二拖轮发出国际讯号求救),如按规章发出,距“渤二”仅五点二五海里的上海大庆九号油轮只需三、四十分钟,就能赶到现场抢救,这必将会减少损失。

第二,二八二拖轮备有救生艇和救生筏,“渤二”翻沉后,艇、

筏均未投放救人，据拖轮负责人说，没放筏是因为吓呆了，没放艇是因为风大，放下去也会被碰坏。结果，现场的救生设备没起到救生作用。

第三，主管部门没有应急准备和应急措施。局收到“渤二”呼救后，约四十分钟第一条船才离开码头前往事故地点，而指挥船因准备衣物药品、组织医护人员、以及起航时又排除锚练故障等，在事故后三个小时左右才出航，第一条船赶到现场已时过七、八个小时，指挥船到的更晚一些。实际上这只能是去打捞尸体，根本起不到救生作用了。

(四)

对“渤二”翻船事故，干部、工人和家属反映极为强烈，集中有以下几点：

一、我们接触到的职工，绝大多数不同意局领导上对事故原因的分析，他们对海上有十一级大风表示怀疑，认为即使是十一级大风也

翻不了船。强烈要求，为了正确总结血的教训，应该准确地查清事故原因。他们说，领导上之所以强调风浪特大，是企图掩盖和推卸责任。他们认为，拖航是危险较大的作业，从局领导到局主管负责人对“渤二”这次拖航并没有认真、严密地进行组织，从拖航准备到起航，领导上没认真过问，从出现险情到临危，只有调度室一般值班员进行处置，领导上根本不知道。人们对这点意见很大。

二、人们对事故造成的原因有不少议论。一些同志反映，在一次会议上，局负责同志讲，要注意阶级斗争新动向，要防止把水搅混，等等，他们认为这是压制人们，不许讲不同意见，是有助于真正搞清事故原因、总结经验教训的。

三、担心不能正确总结好经验教训。他们说，几年来发生重大事故不少，造成损失很大（据局调查材料中提到的重大事故有：五号平台翻个，九号、六号平台导管架下沉，十号导管架翻个，渤一断桩腿，六号平台失火，一〇七摔断桅杆，拖轮碰撞钻井船大腿等），却很少

该准啊

认真总结经验教训。他们反映，渤海一号断桩腿事故极为严重，事后领导上却给有关人员披红戴花，搞大表彰，大宣传，还摆了几桌酒席，结果非但没有总结出经验教训，反而助长了不尊重科学，违章指挥和冒险蛮干。他们担心是否这次还是这样做。

天津市仲裁委员会、渤二二翻船事故调查组

一九八〇年二月二十八日

代章