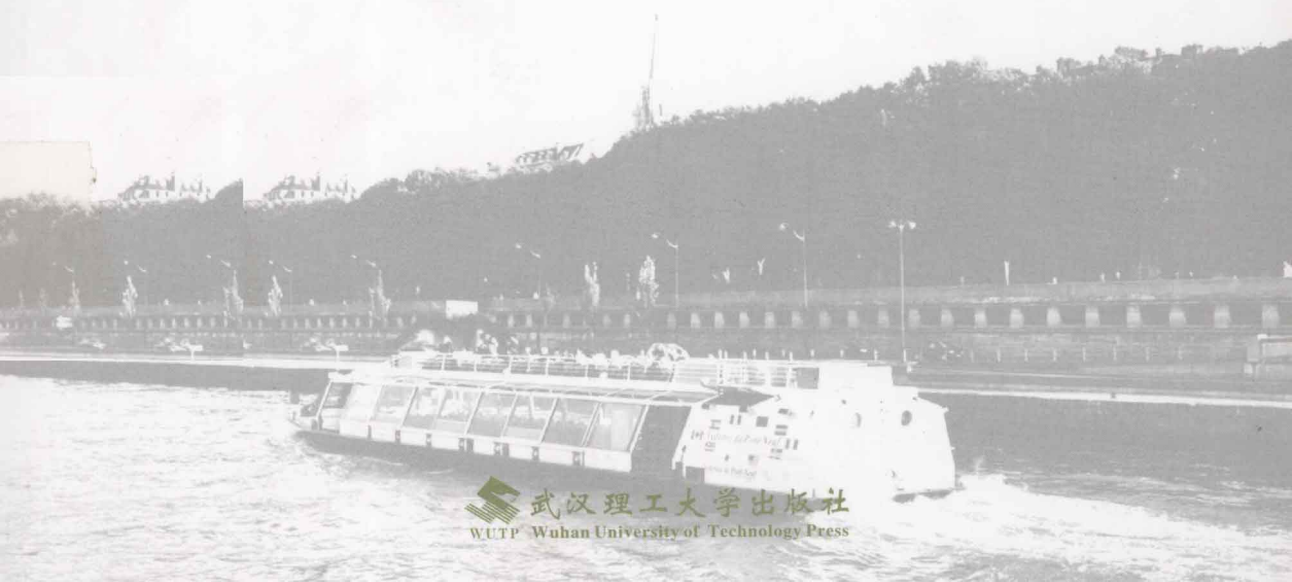


内河 Traffic Accident Case 交通事故案例



中华人民共和国长江海事局 编

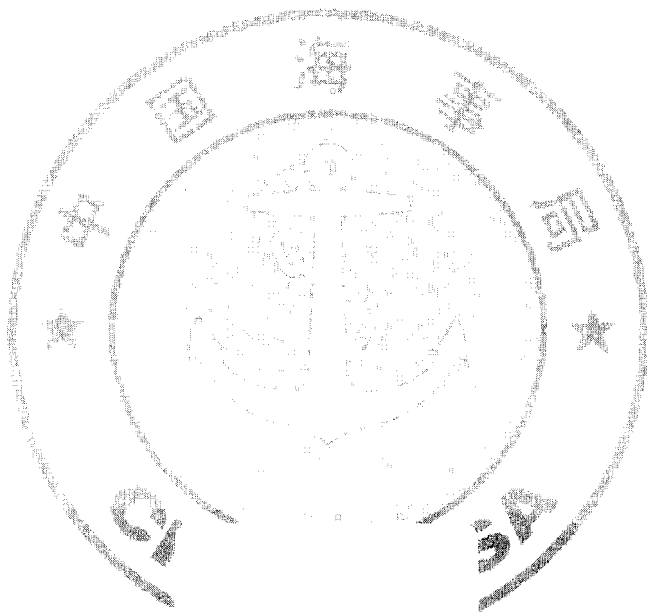
RIVER



武汉理工大学出版社
WUTP Wuhan University of Technology Press

内河交通事故案例

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

内河交通事故案例/中华人民共和国长江海事局编—武汉：武汉理工大学出版社，2011.9

ISBN 978-7-5629-3612-1

I. ①内…

II. ①中…

III. ①内河航行-交通事故-案例分析

IV. ①II676.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 186168 号

项目负责：曲生伟

责任编辑：白立华

责任校对：丁 冲

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：7.75

字 数：147 千字

版 次：2011 年 9 月第 1 版

印 次：2011 年 9 月第 1 次印刷

印 数：1~8000 册

定 价：18.00 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) 87397097 87394412

E-mail: quswwutp@163.com

版权所有 盗版必究·

前 言

根据《中华人民共和国海事局关于开展水上事故案例教育进船员培训课堂的通知》(海船员〔2011〕233号),为进一步加强航海类院校在校学生和船员的安全、责任和遵章守法意识,提高水上专业学生和船员业务素质,增强事故预防和应急应变能力,我们收集整理了16个具有代表性的内河交通事故案例,供大家学习参考,每个案例涵盖了事故经过、事故原因分析、事故教训及经验等。希望航海类院校在校学生和受训船员能从中吸取教训,以免类似事件再次发生。

本书由长江海事局周映、金志辉,重庆海事局黄仕祥,武汉海事局李清炎,芜湖海事局吴乃平参加编写,长江海事局谢西洲、范贤华、章少平和武汉理工大学王当利审阅了全部书稿。

本书在编写和出版过程中,得到了有关单位和人员的大力支持,在此表示衷心的感谢。

由于编者水平有限,书中难免有疏漏之处,敬请专家、读者批评指正。

中华人民共和国长江海事局

2011年8月

目 录

碰撞事故	(1)
案例 1 “三航 968” 轮与“丰顺 7” 轮碰撞事故	(3)
案例 2 “宜盛” 轮与“长运 1 号” 轮碰撞事故	(8)
案例 3 “宁庆油 8 号” 轮和“皖怀远油 025” 船队与“湘 津市机 0135” 轮碰撞事故	(14)
案例 4 “涪州 10 号” 轮与“江龙 806” 轮碰撞事故	(22)
案例 5 “环宇 8” 轮与“长江 63003” 船队碰撞事故	(29)
案例 6 “皖铜陵工程 30” 与“芜湖金旺 127”、“长江 21006” 船队碰撞事故	(35)
案例 7 “黄州货 0116” 轮与“长江 21016” 船队碰撞事故	(41)
案例 8 “赣荣顺化 01” 轮与“华航浦 8001” 轮碰撞事故	(47)
搁浅事故	(55)
案例 9 “鄂石 602” 油船队搁浅事故	(57)
触礁事故	(61)
案例 10 “银河 2 号” 轮触礁事故	(63)
触损事故	(69)
案例 11 “快客 7 号” 轮触损事故	(71)

火灾、爆炸事故	(77)
案例 12 “建江油 3 号”油船火灾爆炸事故	(79)
案例 13 “皖东方 366”轮重大爆炸事故	(84)
风灾事故	(93)
案例 14 “皖怀宁货 9048”轮风灾事故	(95)
自沉事故	(99)
案例 15 “甲 01062”等 5 驳自沉事故	(101)
其他事故	(105)
案例 16 宜昌“8.10”“航龙 518”轮集装箱落江事故	(107)
参考文献	(113)

碰撞事故

船舶名称	丰顺 7						
国籍/船籍港	圣文森特/金斯敦			船舶性质	钢质杂货船, 1981 年建造		
船舶所有人	东方贸易集团有限公司			船舶经营人	大连丰顺船务代理有限公司		
船舶参数	船长	船宽	型深	总吨	净吨	载重吨	主机功率
	90.5 米	15.2 米	7.60 米	2875 吨	1639 吨	4896 吨	1715 千瓦
其他信息	满载首吃水 6.54 米、尾吃水 6.54 米; 该轮本航次装对方解石 4399 吨, 首吃水 6.40 米、尾吃水 6.50 米; 当班引水员方××, 一级引航员, 航线: 武汉—上海; 当班驾驶员马××, 三副						

二、事故水域通航环境

据铜陵气象局提供的资料，11月1日凌晨0400时至上午0900时，铜陵市区上空被浓雾笼罩，能见度仅为300米左右，江面情况更为恶劣，能见度更差。东北风二级左右。

事故水域太阳洲水道航道弯曲，水流流向正常。

三、事故经过

（一）“三航968”轮

“三航968”轮船本航次由江西湖口港驶往江苏扬中港。10月31日0500时，“三航968”轮在江西湖口满载1500吨黄砂下驶，由大副周××和船长史××每隔6小时轮换当班驾驶。

11月1日凌晨0100时，由于雾大，在成德洲尾抛锚扎雾。

0710时能见度200米，起锚开航，航速10千米/小时。

0740时，由船长史××接班驾驶。

0800时，船长见能见度变差，能见距离为60~70米，叫大副到船头瞭望，并叫大副做好在太阳洲尾抛锚的准备。“三航968”轮在向右掉头过程中，船长在雷达上发现了“丰顺7”轮，认为该轮是由北向南划江的船舶，即用高频与“丰顺7”轮联系，对方没有回应；在距离“丰顺7”轮60~70米时，“三航968”轮船长发现“丰顺7”轮是抛锚船，随即加车，由于避让不及，0831时，两船发生碰撞。

（二）“丰顺7”轮

“丰顺7”轮本航次由池州港驶往韩国群山港，由引水员方××引领，下一港口江苏江阴港。

10月31日1600时“丰顺7”轮从池州港开出，1800时在大通水道梅梗抛锚过夜。

11月1日0400时起锚下行。

0700 时,当该轮航行至太阳洲水道太阳洲 3 号~4 号红浮附近时,遇雾,能见度不良,视线变差,慢车下淌,行驶至太阳洲尾向左掉头。

0715 时,由引水员方××操作掉头,引水员钟××、船长、三副、舵工均在驾驶台协助,在掉头过程中遇有浓雾,视线极差。

约 0726 时,抛单锚,右锚入水。

约 0730 时,右锚 6 节锚链下水,抛锚完毕。锚位位于长江下游太阳洲水道黄兴圩 4 号白浮上江心。锚位落妥后,引水员方××通知船长加强值班,引水员方××负责高频电话联系,驾驶员马××负责按规定鸣放雾笛。

0820 时,引水员方××在雷达上发现本船首右舷方向上约 1000 米处有两条下水船(经证实:“三航 968”是前面一条船),用高频电话联系,对方没有回应。

0826 时,当班驾驶员马××也同样在雷达上发现两船,并鸣放声号一短一长一短(当班驾驶员马××认为是雾号),双方均无反应,没有看到对方的灯光信号。当视觉发现“三航 968”时,双方船首相距大约 100 米,“三航 968”船首向南岸,正横慢慢地受水流横压过来。

0831 时,“三航 968”轮左舷中后部与“丰顺 7”轮球鼻首发生碰撞,“三航 968”随即左倾,约 5 分钟后翻沉,随船 5 人落水,“丰顺 7”轮随即放下救生艇进行施救,在当地渔民们的协助下,落水 5 人全部被救,事故中无人员伤亡。

“三航 968”轮与“丰顺 7”轮碰撞事故示意图如图 1 所示。

四、事故原因分析和教训

(一) 事故原因分析

1. “三航 968”轮

(1) 冒雾航行,且不按规定鸣放声响信号

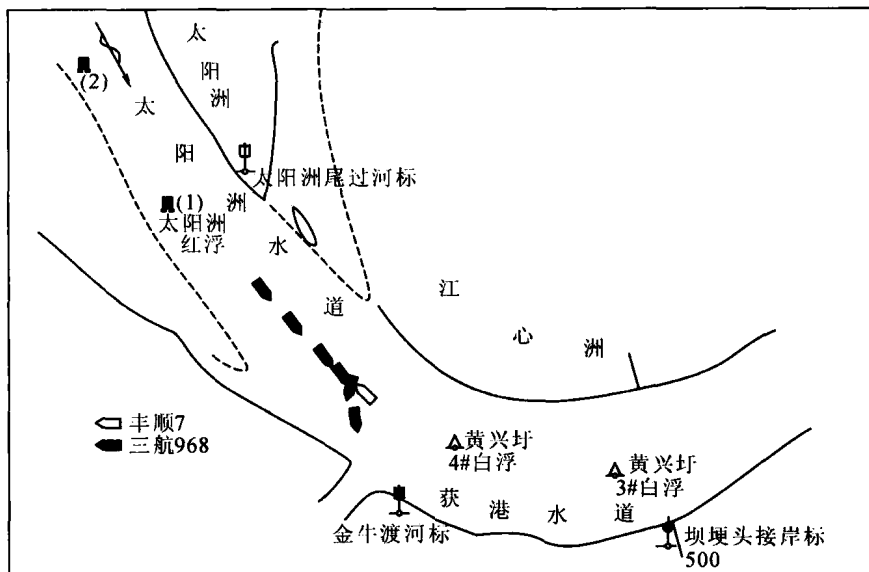


图1 “三航968”轮与“丰顺7”轮碰撞事故示意图

在航行中遇大雾，虽选择抛锚夜泊，但是在次日清晨，能见度仅200米且雾未散开的情况下，缺乏警惕，冒险起锚开航，冒险航行，以致在航行中雾情加重，未保持有效瞭望，造成紧迫局面。同时该船能见度不良航行时也没有按规定鸣放雾航声号，致使他船无法掌握其动态。

(2) 未保持正规的瞭望

该船在能见度不良情况下航行时，虽在雷达上发现了他船，但未对船舶的动态进行持续有效的观察，以致不能对船舶的动态作出正确判断，因此，该船虽在雷达上发现了“丰顺7”轮，却认为该轮是由北向南划江的船舶，未保持应有的警惕，错过了采取避让措施的最佳时机，而在发现该船是抛锚船进行避让时为时已晚。

(3) 未能使用安全航速

在能见度仅200米的情况下，“三航968”轮仍以每小时10多千米的航速行驶。当对对方船舶动态不明，声号又未能统一

的情况下，没有立即采取减速、停车等有效避让措施。

2. “丰顺7”轮

(1) 未选择安全地点锚泊。在能见度不良情况下，选择长江下游太阳洲水道黄兴圩4号白浮上江心抛锚，正是航道中间，严重影响他船航行。

(2) 未能按规定鸣放声响信号。抛锚扎雾时，雷达上虽发现来船，却没有及时按规定发出有效声响，而引起他船注意，而是鸣放减速声号（一短一长一短），未能有效表达本船是锚泊船。

（二）事故教训

综上所述，船舶在能见度不良的情况下航行，应使用安全航速，加强瞭望，遵守雾中航行规定，采取一切措施随时掌握本船船位、准确判断他船动态，当视线超过雾航规定时应及早选择安全地点抛锚。

船舶在雾中选择地点锚泊时，无论如何要考虑安全性，即一定要将锚位选择在锚地、习惯停泊区内或在航道外，远离主航道、船舶航路或具有不正常流态水域。当抛锚扎雾时，应按规定鸣放声响信号，或使用VHF无线电周期性通报本船船位和动态。

案例 2 “宜盛”轮与“长运 1 号” 轮碰撞事故

【案例概述】

2002 年 12 月 18 日 0725 时, 湖北省宜昌市某汽车滚装船运输有限公司所属汽车滚装船“宜盛”轮由重庆开往宜昌, 在行驶至重庆市长寿区长江干线下码头碛水域时, 与重庆市长寿区某运输有限公司所属客渡船“长运 1 号”发生碰撞, 造成“长运 1 号”客渡船沉没, 死亡和失踪 40 人的特大水上交通事故, 直接经济损失 430 万元。

一、船舶概况

(一) “宜盛”轮

船舶名称	宜盛		
船籍港		船舶性质	汽车滚装船
船舶所有人	湖北省宜昌市某汽车滚装船运输有限公司		
船舶参数	总吨	净吨	核定载车数量
	1983 吨	1189 吨	30 辆
其他信息	核定最低安全配员共 14 人, 实际配员 12 人, 缺 2 名机工。船员所持证书均在有效期内, 均经内河滚装船特殊培训合格。船舶证书齐全有效		

(二) “长运1号”

船舶名称	长运1号		
船籍港		船舶性质	客渡船
船舶所有人	重庆市长寿区某运输有限公司		
船舶参数	总吨	净吨	建造年月
	127 吨	76 吨	1986.8
其他信息	“长运1号”客渡船乘客定额 250 人。核定最低安全配员为 7 人，实际在船船员 9 人。船舶证书齐全有效		

二、事故水域通航环境

气象情况：根据长寿区气象局观测站值班室 2002 年 12 月 18 日 0800 时观测，能见度为 1200 米；当日羊角堡信号台提供的雾情记录，0700 时至 1100 时为轻雾。

根据《长江上游南津关至羊角滩控制河段安全管理规定》，羊角堡水位 2.5 米以下时，观音滩（长江上游航道里程 582.2 千米）至大沙坝（587.7 千米）为王家滩川江控制河段，俗称“槽”。

三、事故经过

(一) “宜盛”轮

2002 年 12 月 18 日 0205 时，“宜盛”轮从重庆市郭家沱滚装船码头装载 30 辆货车发航下驶，目的港为宜昌市秭归县茅坪港，满载平均吃水为 1.50 米。该轮于当日 0425 时驶至周家碛抵岸停泊，等候天亮过柴盘子弯曲狭窄航段。

0700 时，天色渐亮。开航前，大副杨×用甚高频电话与骑马桥信号台、羊角堡信号台联系，得知两信号台均指示下行信号，于是由船长宋××指挥，二副杨××执舵掉头。船掉头后，由大副杨×引航。船行至棺材石（上码头碛尾）时，由船长宋

××替换大副杨×引航，仍由二副杨××执舵，大副杨×离开驾驶台去吃早饭。船长宋××接班后，常车继续下驶，航速约 28 千米/小时。

约 0722 时，船行至长寿大码头（长江上游航道里程约 583.3 千米处），二副杨××发现前方 600 米处有一艘下行小机船（即“长运 1 号”客渡船），并告知船长宋××。宋随后用甚高频电话呼叫联系，未听到应答。鸣放声号一长声，并松了一点车（减小主机转速），继续下驶，船至码头碇 1 号红浮（长江上游航道里程 582.5 千米处）时，下行的“长运 1 号”客渡船已到羊角堡嘴（长江上游航道里程 582.2 千米处），船位在主流偏北。

0724 时“宜盛”轮下行至观音滩（长江上游航道里程 582.1 千米处）常车出槽，前方下行的“长运 1 号”客渡船已到羊角堡水尺（长江上游航道里程 582 千米处），此时两船相距约 100 米。“宜盛”轮右舵将船摆至主流偏南一点，并再次鸣一长声，继续下驶，突然发现下行的“长运 1 号”客渡船正在向右转向（此时两船相距约 60 米），立即将三部车急停、急倒，同时左满舵避让，并鸣放声号两短声。但因两船距离很近，于 0725 时在距离下码头碇渡口趸船正横外约 100 米水域处，“宜盛”轮船首跳板左部与“长运 1 号”客渡船尾部驾驶室右侧碰撞。

（二）“长运 1 号”客渡船

2002 年 12 月 18 日 0720 时，“长运 1 号”客渡船由陶××驾驶，载客 38 人（其中 1 名小孩），由长寿区小岩子渡口“冠忠长寿趸”（长江上游航道里程 582.8 千米处）发航，向左掉头下驶，开往南岸下码头碇渡口趸船（长江上游航道里程 581.9 千米处）。船舶掉头调顺船身后，沿主流下驶。当航行至羊角堡水尺时，稍用左舵将主流丢船右舷，过羊角堡水尺，鸣放声号一长一短声（由于开航时间不长，笛声达不到可听距离），采用

左快进、右慢进的车速，用右舵由北向南掉头。船在向右转向过程中，船上部分船员及旅客发现一滚装船挂南岸下驶逼近，同时大声向当班驾驶员叫喊：有个下水大船来了！此时两船相距约 60 米。陶××在发现“宜盛”轮后，仅将舵从右舵扳至左 3°的位置，在船首尚未向左转向的情况下，于 0725 时在距离下码头碇渡口趸船正横外约 100 米水域处，尾部驾驶室右侧与“宜盛”轮船首跳板左部碰撞，“长运 1 号”客渡船随即向左倾覆，全船人员落水，经多方营救，5 名船员和 2 名乘客获救，死亡 10 人，失踪 30 人。

“宜盛”轮与“长运 1 号”轮碰撞事故示意图如图 2 所示。

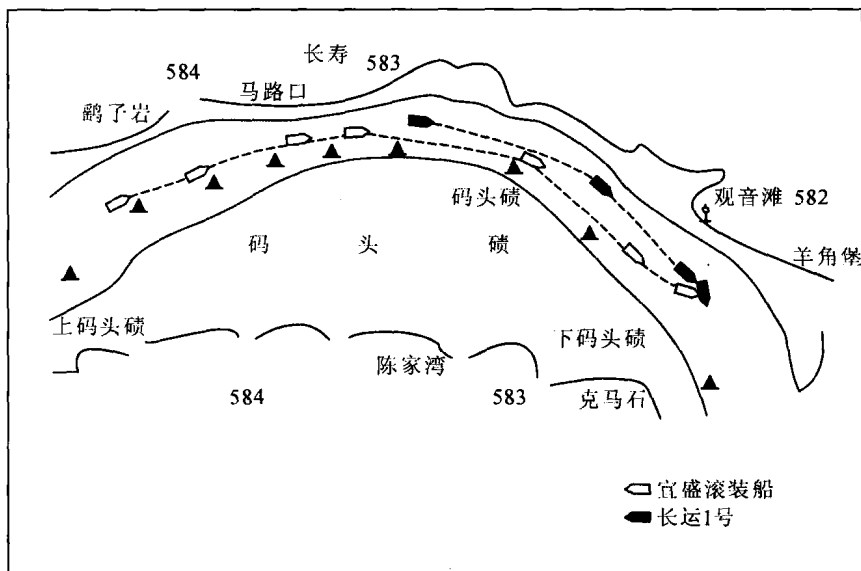


图 2 “宜盛”轮与“长运 1 号”轮碰撞事故示意图

四、事故原因分析和教训

(一) 事故原因分析

1. “宜盛”轮

(1) 疏忽瞭望

“宜盛”轮发现前方的“长运 1 号”客渡船以后，没有利用