



水上交通事故典型案例集

中华人民共和国海事局 编

人民交通出版社



水上交通事故典型案例集

中华人民共和国海事局 编

人民交通出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

水上交通事故典型案例集/中华人民共和国海事局编.
北京: 人民交通出版社, 2003.8
ISBN 7-114-04752-5

I. 水... II. 中... III. 水上交通-交通运输事故-案例-汇编-中国 IV. U698.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 057853 号

Shuishang Jiaotong Shigu Dianxing AnLiji

水上交通事故典型案例集

中华人民共和国海事局 编

正文设计: 孙立宁 责任校对: 戴瑞萍 责任印制: 杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010 64299025)

各地新华书店经销

北京鑫正大印刷有限公司印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 5.25 插页: 1 字数: 132 千

2003 年 7 月 第 1 版

2003 年 7 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001—2500 册 定价: 20.00 元

ISBN 7-114-04752-5



海晖2轮货箱



航链 702 轮起浮



“汇兴”轮与“OOCL FIDELITY”轮碰撞事故



“华泰”客渡船倾覆



“爱丽丝·奥登道夫”轮触碰集装箱桥吊



合江“8.2”事故“合二
航7号”客渡船

序

水上交通事故调查处理是水上交通安全管理的一个重要组成部分,进行水上交通事故调查处理是《海上交通安全法》、《内河交通安全管理条例》等法律、法规赋予我国海事管理机构的一项重要职能。发生水上交通事故,依法调查取证,查明原因,判明责任,惩戒违法,保护当事各方的合法权益,并从事故中吸取教训,这对于防止和减少水上交通事故,保障国家和人民群众生命财产安全,维护社会稳定,具有重大而深远的意义。

水上交通事故调查处理的原则是公开、公正、公平。只有做到公开才能真正做到公正和公平。因此,与国际接轨,公开事故调查报告及有关内容已是大势所趋。随着改革开放的不断深入,以及加入 WTO 所带来的积极效应,我国的航运业必将进一步蓬勃发展。新的形势对我国水上交通事故调查处理工作提出了更高的要求。为进一步提高水上交通事故调查处理水平,我们对近年来国内数百起水上交通事故的调查报告进行了认真研究,筛选出了 21 个具有代表性的典型案例,经整理后汇编成这本《水上交通事故典型案例集》。

《水上交通事故典型案例集》的出版发行,对于总结事故调查处理工作经验,探索事故调查处理工作的规律,不失为一次有益的尝试。它一方面可以作为海事、船检、救捞、渔业等机关和部门的借鉴和参考;另一方面通过对一些典型案例的深刻剖析,对港航企业和广大船员也可起到很大的警示和教育作用。

安全是水上交通运输永恒的主题。希望从事水上运输的所有

单位和人员,都能牢固树立“安全第一、预防为主”的思想,增强对水上交通事故的安全防范意识。我相信,通过大家坚持不懈的努力,一定能够创造良好的水上安全环境,实现“航行更安全、海洋更清洁”的目标。

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Li Zhong' (李钟), written in a cursive style.

2003年5月12日

前 言

随着我国航运行业的迅速发展,水上交通事故所造成的人命、财产损失也越来越引起人们的关注,尤其是水上重大事故对全社会所产生的负面影响更为人们所广泛重视。我国海事管理机构根据《海上交通安全法》、《内河交通安全管理条例》等法律、法规授权进行水上交通事故调查处理工作。通过水上交通事故调查处理可以发现船舶、船员、航运公司和通航环境存在的问题;还可以发现海事、船检、救捞、渔政及其他管理机构 and 部门在安全管理方面存在的问题或不足,通过判明责任,惩戒违法,并探索事故发生的规律,从中吸取教训,以之为鉴,提出相应的安全管理建议,明确安全管理工作中的重点和对策,督促有关各方改进工作,防止类似事故的再次发生,真正实现“航行更安全、海洋更清洁”的目标。可以说,水上交通事故调查处理是检验整个水上交通安全管理“链”各环节工作好坏的一块试金石,在海事管理工作中具有极其重要的地位。

当前,我国的改革开放正在不断推向深入,并且已经加入WTO,全面履行WTO规则,这都对我国水上交通事故调查处理工作提出了更高的要求。为给我国海事、船检、救捞、渔政等机构和部门提供一些借鉴和参考资料,同时也能对港航企业和广大船员起到一定警示和教育作用。我们认真研究了近年来国内发生的数百起水上交通事故,从中筛选出了21个具有一定代表性的典型案例,经整理后汇编成这本《水上交通事故典型案例集》,希望对提高我国水上交通事故调查处理水平、加强水上交通安全能有所裨益。

中华人民共和国海事局领导对本书的编写工作非常关心,刘功臣常务副局长百忙之中亲自为本书作序,同时在编写过程中也得到了全国各海事局以及航海界许多专家、学者的大力支持和鼎力协助,在此一并致以衷心感谢。

本书由胡希臣任主编,编辑人员为马道玖、朱可欣、李宏兵、段爱斌、沈斌。尽管编者为本书付出了很大努力,但是囿于自身水平,难免有错误与不妥之处,尚祈读者批评指正。

编 者

2003 年 5 月 12 日

目 录

第一部分 碰撞事故	1
“华泰”船与“湘益阳机 1519、1615”船碰撞事故调查报告	1
“向达”轮与“浙象渔 40135”船碰撞事故调查报告	6
“长宇”轮与“米扬”轮碰撞事故调查报告	12
“汇兴”轮与“OOCL FIDELITY”轮碰撞事故调查报告	19
“BOW CECIL”轮与“德航 298”轮碰撞事故调查报告	30
“四通 888”轮与“通宁 3”轮碰撞事故调查报告	35
合江“8.2”特大水上交通事故调查报告	55
第二部分 触礁、触损事故	61
“川江安渡 0016”渡船沉没事故调查报告	61
“新安海”轮触礁事故调查报告	65
“爱丽丝·奥登道夫”轮触礁事故调查报告	67
合川“1.29”特大水上交通事故调查报告	70
第三部分 火灾、爆炸事故	75
“闽海油 3”轮火灾爆炸事故调查报告	75
第四部分 各船种沉没事故	80
“静水泉”轮沉没事故调查报告	80
“嘉裕”轮倾覆事故调查报告	85
“东和”轮沉没事故调查报告	91
“浙舟 606”轮沉没事故调查报告	99
“嘉定关”轮沉没事故调查报告	107
“金海鸥”轮沉没事故调查报告	113
亳州“11.30”特大水上交通事故调查报告	120
“航链 702”轮沉没事故调查报告	127
“浙慈工 2”工程船沉没事故调查报告	133
第五部分 其他事故	147
“海晖 2”轮集装箱落海事故调查报告	147

MA-99/08

第一部分 碰撞事故

“华泰”船与“湘益阳机 1519、1615”船 碰撞事故调查报告

1999年2月1日晨,芜湖港轮驳公司所属“华泰”船由南开往江北,途中与湖南省益阳市水运公司所属并绑上驶的“湘益阳机 1615”、“湘益阳机 1519”两船发生碰撞,致使“华泰”船当场沉没,26人落水,11人救起,15人死亡。

一、船舶概况

船名:华泰

船舶所有人:芜湖港轮驳公司

船质:钢质	船长:12.10 米	船宽:2.45 米
型深:0.95 米	最大高度:1.9 米	主机:J110C 一台
功率:99 千瓦	总吨位:6	乘客定额:18 人
满载吃水:0.53 米	干舷:0.424 米	实际配员:4 人

船名:湘益阳机 1519

船舶所有人:湖南省益阳市水运公司

船质:钢质	船长:28.2 米	船宽:5.46 米
型深:1.3 米	最大高度:5.8 米	主机:4105C 一台
功率:30 千瓦	总吨位:67	载重吨:65 吨
满载吃水:1.0 米	干舷:0.3 米	实际配员:3 人

船名:湘益阳机 1615

船舶所有人:湖南省益阳市水运公司

船质:钢质	船长:28.4 米	船宽 5.46 米
-------	-----------	-----------

型深:1.3 米	最大高度:5.8 米	主机:X4105BC 一台
功率:32.4 千瓦	总吨位:63	载重吨:67 吨
满载吃水:1.0 米	干舷:0.3 米	实际配员:3 人

二、气象情况

据气象部门提供资料,2月1日0800时前芜湖市有小雨;2月1日凌晨转偏北风,日平均风速2.8米/秒,1月31日2000时能见距离2000米,市区有轻雾;2月1日0810时能见距离为2000米。

三、事故经过

“华泰”船于1999年2月1日约0625时载客24人(超载6人),离开快艇浮囤码头,调顺船身离开8号码头后正对北岸过江。当班驾驶员周某在驾驶室左侧座位上负责操纵,一名水手协助瞭望,车速三档,正舵,航速约15公里/小时。开出约1分钟后,驾驶员看见左前方隐约有灯光。约3~4分钟后,水手突然发现右侧很近处有一船舶上驶并看见船首浪花,立即向驾驶员大声呼叫,驾驶员未及反应即与来船发生碰撞。

“湘益阳机1615”、“湘益阳机1519”两船于1999年1月29日从江苏望亭发航,各载60吨大苏打开往湖南益阳。1月31日晚在芜湖港区朱家桥外贸码头下老高船厂附近岸边宿夜。2月1日0530时许,两船相绑(“湘益阳机1615”船居右、“湘益阳机1519”船居左)启航沿南岸上驶,两船主机同时推进,“湘益阳机1519”船船长进行操纵,航速约9公里/小时,“湘益阳机1519”船自述显示红、绿灯及桅灯,“湘益阳机1615”船显示绿灯。行驶至芜湖大江船厂附近横驶过江,航经弋矶山汽渡水域时从一由北向南过江的轮渡尾部会让,过江后经吸砂泵船、抛锚船与北岸之间的水域上驶。航行至二坝锚地锚泊船时,“湘益阳机1519”船驾驶员发现左前方有一小艇绿边灯,即朝船首闪探照灯一次,“湘益阳机1615”船鸣笛一短声。见小艇无反映,“湘益阳机1519”船用探照灯再次朝本船船首闪探照灯一次显示船位,在两船相距约10米处,“湘益阳机1519”船停车、倒车,“湘益阳机1615”船亦倒车,因距离太近,避让

不及,“湘益阳机 1615”船船首与“华泰”船右舷中后部发生碰撞。

经调查取证认定,事故时间为 1999 年 2 月 1 日 0630 时许;事故地点为长江芜湖水道芜湖长江燃料供应站 1 号供油码头对开江面约 200 米处水域;碰撞接触部位为“湘益阳机 1615”船船首部与“华泰”船右舷中后部相撞。

四、损失情况

碰撞后“华泰”船左倾翻沉;旅客及船员全部落水,“湘益阳机 1615”船、“湘益阳机 1519”船现场救起 11 人,死亡 15 人。

五、原因分析与责任认定

“华泰”船离开 8 号码头后,调顺船身正对北岸过江;“湘益阳机 1615”船、“湘益阳机 1519”船行驶至芜湖大江船厂附近横驶过江后,沿北岸顺航道行驶。从两船的态势来看,“华泰”船属横越船,“湘益阳机”两船是顺航道行驶,按《中华人民共和国内河避碰规则》(以下简称《内规》)规定,横越船应当避让顺航道行驶的船,并不得在顺航道船的前方突然和强行横越。因此,“华泰”船是让路船,“湘益阳机 1615”船和“湘益阳机 1519”船是被让路船。

(一)“华泰”船开航后横越过江,在横越过程中未保持正规瞭望,未随时注意周围环境和船舶动态,航行至锚泊船附近时亦未保持高度警惕,仍按原航速行驶并未鸣放任何声号,在事故发生前瞬间才发现“湘益阳机 1615”船、“湘益阳机 1519”船双绑船,致使双方处于紧迫危险时,本船自始至终未采取紧急避让措施,是导致此次事故的主要原因。

(二)“湘益阳机 1615”、“湘益阳机 1519”两船并绑上驶发现“华泰”船后未保持高度警惕,对“华泰”船动态不明未及时减速、停车而仍按常速行驶,直至两船临近相撞局面才停车,延误了避让时机;同时“湘益阳机 1615”船、“湘益阳机 1519”船并绑航行,在一定程度上影响了船舶操纵性能;两船桅杆未安装到位,仅用 1 米短杆显示白色环照灯代替桅灯,未按船队正常显示信号,造成“华泰”船不易判明动态,是导致此次事故的次要原因。

“华泰”船由于在航行中未按规定避让顺航道行驶船,瞭望严

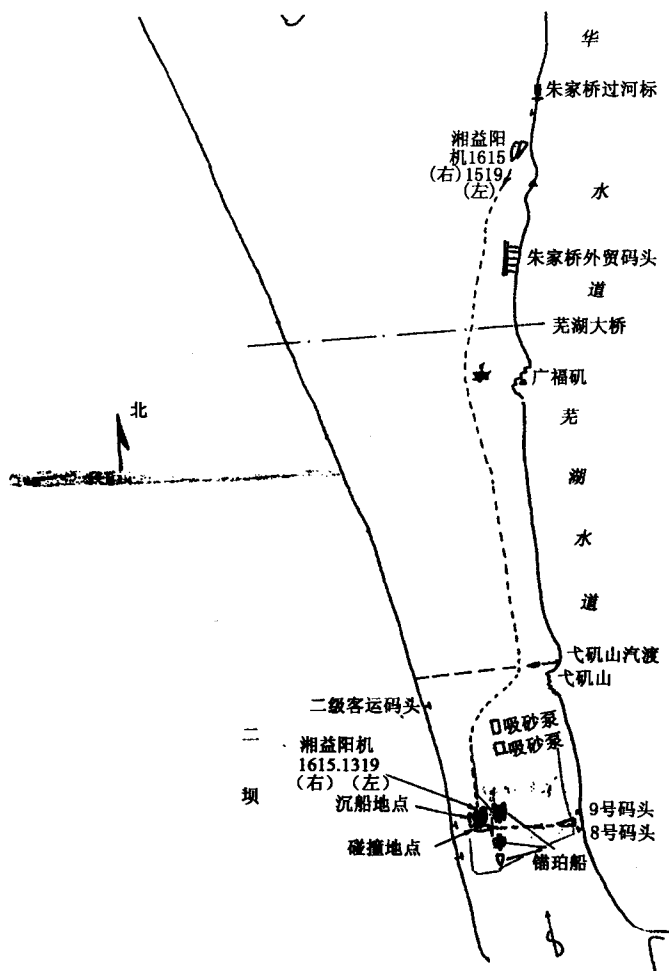


图1 “华泰”船与“湘益阳机 1519、1615”船碰撞事故示意图

重疏忽是发生此次事故的主要原因,违反了《内规》第六条、第十二条第一款第一项、第九条第一及第二款之规定;超载航行违反《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十六条之规定,应对本次事故负主要责任。

“湘益阳机 1615”、“湘益阳机 1519”两船发现“华泰”船后,未及时采取有效的避让措施,违反了《内规》第九条第一款,第七条第一及第二款、第二十九条第一款第一项 2 之规定,应对本次事故负次要责任。

六、事故教训及安全管理建议

此起事故是一起严重违章的人为责任事故。事故当事人安全意识淡薄,盲目违章航行。同时,通过事故的调查处理暴露出:事故双方船舶所有人和经营人在承包经营中,存在重生产经营轻安全管理,安全责任制不落实,保障措施不力,检查督促不到位,安全管理职责不明确,设备管理比较混乱,没有按规定对船员组织经常性的培训和教育,而且生产管理人员存在违章指挥的情节,教训是深刻的。为此,建议事故双方针对事故暴露出的问题,按照“三不放过”原则进行整改,制定安全措施,吸取事故教训,杜绝事故的再度发生。

1999 年 4 月

“向达”轮与“浙象渔 40135”船 碰撞事故调查报告

1999 年 5 月 28 日凌晨,中海集装箱运输有限公司光船租入经营船“向达”轮在浙江沿海海域与拖网渔船“浙象渔 40135”发生碰撞,造成“浙象渔 40135”船沉没,12 名船上人员全部死亡或失踪的重大交通事故。

一、船舶概况

(一)“向达”轮

船舶种类:集装箱船 船籍港:巴拿马 船舶呼号:3FBB4
总长:107.77 米 船宽:15.85 米 船深:8.5 米
总吨位:4018 净吨位:2007 载重量:5685 吨
满载箱量:316 标准箱 船体材料:钢质 主机功率:3352 千瓦
(4560 马力)

造船厂名及地点:DAVEDONG CO.LTD.(韩国釜山)

造船年月:1994 年 4 月

主机型号:SSANG YONG MAN B&W 6L35MC

船舶所有人:香港 RICH PEAK SHIPPING S.A. C/O PARAKOU
SHIPPING LIMITED

船舶经营人(光船承租人):中海集装箱运输有限公司

当班驾驶员:持上海港务监督签发的 A 类 1600 总吨及以上二副适任证书

(二)“浙象渔 40135”船

船舶种类:拖网渔船 船籍港:浙江象山 船体材料:钢质
总长:32.70 米 船宽:6.30 米 船深:2.85 米
总吨:124 净吨:43

主机型号:N6160ZC₂ 主机功率:235 千瓦

建造年月:1994 年 11 月

造船厂名及地点:浙江海门船厂(浙江台州)

船舶所有人:浙江省象山县石浦镇石浦渔村刘某等 8 人
当班驾驶员:持象山渔港监督签发的四等甲类渔业大副适任证书

二、气象海况

天气多云,能见度良好,流向约 205 度,流速约 0.9 节,风向偏南,风力 5 级。

三、事故经过

(一)事故发生时间:1999 年 5 月 28 日 0242 $\frac{1}{2}$ 时;

(二)事故发生地点:28°49′.8N, 123°33′.6E;

(三)事故经过:

“向达”轮 1999 年第 9918 航次于 5 月 26 日 1750 时从韩国釜山驶往香港,28 日凌晨,该船驶至浙江沿海水域,当时该船航向 228 度,航速约 15 节,驾驶台由二副和一名操舵水手值班。约 0200 时,二副发现前方渔船较多,又打开了另一台雷达,并通知机舱可能随时要用车,请保持戒备。约 0232 时,二副在 3 海里量程的雷达上第一次发现“浙象渔 40135”船,当时距离约 2.6 海里,方位右舷约 12 度。当“浙象渔 40135”船位于“向达”轮右前方距离约 1 海里时,“向达”轮为增加与“浙象渔 40135”船的会遇距离,航向从 228 度修正至 225 度。当操舵水手发现渔船红灯时,操舵水手认为渔船要抢越船头,并告诉二副,二副发现这一情况后,立即下令右舵 20,紧接着右满舵,船舶在转向过程中,船首与“浙象渔 40135”船左舷后部碰撞,碰撞时,“向达”轮船首向约 235 度。碰撞后,“浙象渔 40135”船从“向达”轮左舷滑过沉没。“向达”轮为避免与右前方的“浙象渔 40136”船也发生碰撞,二副下令把定航向,操舵水手当时看到本船航向为 255 度。“向达”轮驶过“浙象渔 40136”船前方后恢复原航向保持原航速航行。

“浙象渔 40135”和“浙象渔 40136”两艘渔船于 1999 年 5 月 22 日下午从象山石浦开航驶往浙江沿海水域拖网捕鱼。27 日晚 2330 时左右,两船从 28°57′.5N, 123°35′.6E(概位)水域处向西南方