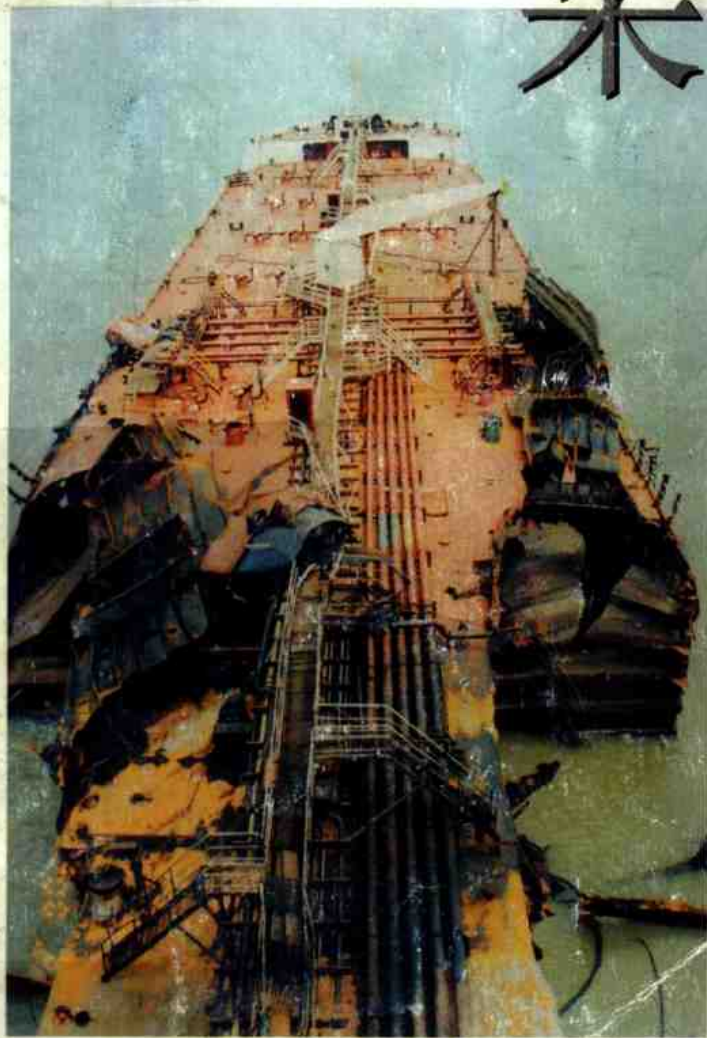


MARINE ACCIDENT CASES

# 海事案例集



上海海事局 编  
人民交通出版社

# 海事案例集

Marine Accident Cases

上海海事局 编

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

海事案例集/上海海事局编. —北京:人民交通出版社,  
2001.3

ISBN 7-114-03909-3

I.海… II.上… III.海事处理-案例-汇编 IV.U675.86

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 11255 号

海 事 案 例 集

Marine Accident Cases

上海海事局 编

正文设计:王静红 责任校对:常富治

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010 64202891)

各地新华书店经销

上海海监局航海图书印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:9 插页:8 字数:240 千

2001 年 3 月 第 1 版

2001 年 3 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001-1400 册 定价:30.00 元

ISBN 7-114-03909-3

U·02849

# 序

---

海事大多仍是人为因素造成的。因此,我国海事调查人员应当继续深入调查研究,认真探索和研究其中的理论问题,总结经验,提高海事调查水准。《海事案例集》的编辑出版,为我国海事主管机关提供了一块展示调查研究成果和经验交流的重要阵地,对提高我国海事调查人员的综合素质和整体水平,为航运单位特别是船舶驾驶人员吸取事故教训、提高驾驶技术和责任心,为航运院校的教育和科研工作都将起到积极作用,为进一步加强水上交通安全管理相关法规的制定建立了充分的理论依据。

上海海事局局长

王志一

二〇〇〇年十月

## 目 录

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| “威海”轮与“桃河”轮碰撞案             | 1   |
| “康申”轮与“玫瑰海”轮碰撞案            | 10  |
| “瀛昌”轮与“林海 5”轮碰撞案           | 19  |
| “马士基天霸”轮与“桃园”轮碰撞案          | 28  |
| “建华岭”轮与“宁化 403”轮碰撞案        | 35  |
| “浙定 59060”轮与“苏太渔 5106”轮碰撞案 | 45  |
| “春兴八”轮与“江申 111”轮碰撞案        | 55  |
| “溧水机 36”船与“天王星 1”轮碰撞案      | 65  |
| “航浚 4007”轮与“浙海 718”轮碰撞案    | 74  |
| “生光”船队与“大庆 87”轮碰撞案         | 82  |
| “巢湖 342”船与“远野”轮碰撞案         | 94  |
| “长江 21008”船队与“长虹”轮碰撞案      | 103 |
| “盛发 68”轮与“虎踞”轮碰撞案          | 112 |
| “商城”轮与“皖芜货 1163”船碰撞案       | 122 |
| “沙港 202”船与“浙三 3”轮碰撞案       | 131 |
| “新珠江”轮与“浙舟 343”轮碰撞案        | 139 |
| “湘益 2-145”船与“银川”轮碰撞案       | 145 |
| “泰安 18”轮与“高淳机 863”船碰撞案     | 153 |
| “长安 102”船与“长申 1001”船队碰撞案   | 161 |
| “武汉 408”拖轮与“灵璧 007”船碰撞案    | 166 |
| “杭州拖 132”船队与“和平”轮碰撞案       | 173 |
| “成源”轮与“武进挂 00308”船碰撞案      | 179 |
| “富王”轮与“常瑞”轮碰撞案             | 185 |
| “密云海”轮搁浅案                  | 193 |
| “以星拉佛纳”轮触礁案                | 202 |
| “长征”轮失火倾覆案                 | 207 |

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| “陆航”轮火灾案.....              | 220 |
| “吸扬五号”工程船沉没案.....          | 226 |
| “展望”轮遇风浪沉没案.....           | 233 |
| “斗井浚 09”绞吸式挖泥船自沉案.....     | 241 |
| “航绞 1004”工程船拖带沉没案.....     | 249 |
| “华江海 1”轮沉船案.....           | 260 |
| “沪航车 18”车轮渡船配载不当货物落江案..... | 267 |
| “海运 4”轮触礁案.....            | 274 |
| 附：部分事故船舶损坏情况图片             |     |

## “威海”轮与“桃河”轮碰撞案

- 一、事故概况
- 二、当事船舶概况
- 三、气象与潮汐
- 四、事故经过
- 五、损失情况
- 六、主要争议
- 七、评论与分析
- 八、责任的判定及依据
- 九、处罚情况
- 十、安全建议



## 一、事故概况

1994年5月25日0146时,上海远洋运输公司所属的“威海”轮与“桃河”轮在汕头港以东约55海里( $23^{\circ}21'42''N$   $117^{\circ}43'54''E$ )处海面,雾航中发生碰撞,造成“威海”轮沉没、“桃河”轮首部及球鼻首等受损的重大海上交通事故。

## 二、当事船舶概况

### (一)“桃河”轮

|              |                    |
|--------------|--------------------|
| 总长:197.069 米 | 型宽:29.70 米         |
| 型深:16.002 米  | 总吨:21609.26        |
| 净吨:14401.70  | 载重吨:24937 吨        |
| 主机类型:内燃机     | 主机制动功率:15224.85 千瓦 |
| 航速:19 节      | 造船年月:1968 年 2 月    |
| 船员总数:30 名    |                    |

### (二)“威海”轮

|             |                  |
|-------------|------------------|
| 总长:187.05 米 | 型宽:26.06 米       |
| 型深:14.43 米  | 总吨:20422.33      |
| 净吨:12802.13 | 载重吨:31825.00 吨   |
| 主机类型:内燃机    | 主机制动功率:9267.3 千瓦 |
| 航速:9.5 节    | 造船年月:1964 年 12 月 |
| 船员总数:37 名   |                  |

## 三、气象与潮汐

天气:雾

视程:200 米

风向:东南风  
流向:西南流

风力:2~3级  
流速:大于1节

#### 四、事故经过

“威海”轮于1994年5月19日1530时离开秦皇岛港驶往蛇口妈湾港,装载煤炭29646吨,前吃水10.439米,后吃水10.820米,平均航速9节,船上雷达、ARPA、电罗经、VHF无线电话等助航仪器和主辅机运转正常。25日约0020时航行至汕头港以东海面时,值班二副发现能见度变差,视程降至约为100米,施放雾号,通知机舱备车,改用手操舵,用VHF无线电话通报船舶动态,约0023时船长被叫到驾驶室,“威海”轮在ARPA上观察到几条渔船,让清后,航向仍驶GC229°,0100时GPS定位( $23^{\circ}27.3'N$  $117^{\circ}48.0'E$ ),0120时从ARPA上发现右前方约10海里处有二艘船的回波,前船舷角约 $15^{\circ}$ ,后船舷角约 $2^{\circ}\sim 3^{\circ}$ ,随后前船舷角已增大驶过。原右舷角 $2^{\circ}\sim 3^{\circ}$ 的船舷角没有多大变化,距离在接近,ARPA上显示该船(“桃河”轮)航向为 $053^{\circ}$ ,航速为15.9节,会遇距离0.1海里,0130时与来船距离6海里,二副改航向GC200°,用VHF无线电话通报对方,“我‘威海’轮已经往左让了,请你保持航向”,对方无回答。

“桃河”轮于1994年5月24日1100时离开香港驶往天津新港,船上载433TEU/2678.50吨集装箱,前吃水5.70米,后吃水6.80米,平均航速约17节,船上雷达、ARPA、电罗经、VHF无线电话等助航仪器及主辅机运转情况均正常,唯主机遥控系统已坏。25日0047时值班二副测得南澎岛灯塔TB285°距离12海里,改驶GC051°,约0110时用自动舵向左避让渔船,改驶GC045°,约0115时恢复原航向GC051°。约

0123 时雷达发现左舷角  $5^{\circ}$ , 距离 9 海里有一回波, 左舷角  $8^{\circ}\sim 10^{\circ}$  距离 7 海里也有一船回波, 约 0125 时用自动舵向右让, 改驶 GC070° 时, 约 0130 时让开了原左舷角  $8^{\circ}\sim 10^{\circ}$ , 距离 7 海里的船后, 用雷达电子方位线对准原左舷角  $5^{\circ}$ , 距离 9 海里的船(“威海”轮), 观察其方位变化不大, 随后, 用望远镜看到“威海”轮前后桅灯及红、绿舷灯, 用眼睛看其灯光有点模糊, 对方仍在左舷  $5^{\circ}$  距离 6.5 海里, 听到 VHF 声音: “前方来船, ‘威海’轮叫”。值班二副立即与其联系, 呼叫二遍, 没有听到回答。

0130 时“威海”轮和“桃河”轮都测得与对方距离 6~6.5 海里, 双方处在接近相反的航向和高速驶近的情况下。约 0135 时“威海”轮二副测得与“桃河”轮距离为 4 海里, 并发现对方在小角度右让, 约 0135 1/2 时“威海”轮船长下令航速由前进三改为前进一, 再用 VHF 无线电话呼叫对方“请你保持航向, 不要向右转向”, 对方仍无回答, 约 0140 时停车, 左满舵, 约 0142 时后退三, 0143 时观察 ARPA 上发现与对方距离为 0.8 海里, 又用 VHF 无线电话呼叫“离我船 0.8 海里的船, 你不要右让了”对方仍无回答, 随着“威海”轮鸣笛五短声, 约 0145 时发现“桃河”轮在右后方  $50^{\circ}\sim 60^{\circ}$  对“威海”轮驶来, 看到碰撞已不可避免, “威海”轮船长按了船上警铃、停车;

“桃河”轮二副约于 0138 时见到对方方位变化不明显, 再用自动舵由 GC070° 向右改驶 GC080°, 约 0139 时发现“威海”轮在左舷  $8^{\circ}\sim 10^{\circ}$ , 距离 2.5 海里, 看到了对方前后桅灯和绿灯, 再用 VHF 无线电话呼叫, “威海”轮没有回答。0143 时浓雾, 二副因让船时间紧迫, 没有叫船长上驾驶室以及与机舱联系, 在感到要碰撞时, 叫一水操舵, 令右舵  $10^{\circ}$ , 一水操到右舵  $10^{\circ}$  后, 看到情况不妙, 将舵操到了右满舵, 约 0145 时拉后

退一,但车没有来(因为主机遥控系统故障,机舱内仅有一名新机工值班,对主机操纵不熟悉而致)。

0146 时“桃河”轮球鼻首从“威海”轮第三舱右舷中部往前迅速擦过;在第二舱前倒数第二、三根肋骨处穿进第二干隔舱插入第一舱,深度约 20 米,第一舱舱盖掉入舱内;碰撞时“桃河”轮首向为  $118^{\circ}$ ，“威海”轮首向为  $168^{\circ}$ ，两船碰撞角约为  $50^{\circ}$ ；碰撞发生后，“桃河”轮船长急上驾驶室进行指挥；“威海”轮由于破口太大，第一、二舱已进满水，加上涌浪影响两船松动而脱离，0243 时为争取时间，减少损失，向碰撞地点的西北方浅水区驶去，“桃河”轮尾随其后，0330 时“威海”轮主机自动停车，第三舱甲板已上水，船体下沉，右倾加快，0405 时“威海”轮船长发出了弃船警报，船员分批上救生艇离船，0610 时“威海”轮全部船员 37 名登上了“桃河”轮。“威海”轮最终在汕头港兄弟屿南侧海域（ $23^{\circ}22'24''N/117^{\circ}40'E$ ）处沉没。

## 五、损失情况

(一)“威海”轮船货全损：

船舶保险额为 200 万美元；

所载煤炭 29646 吨价值人民币 7881982.00 元。

(二)“桃河”轮首部损坏，修理费总计人民币 115 万元。

## 六、主要争议

事故发生后，虽然两轮同属一个公司，但由于双方各有不同的管理单位，各自站的角度也不同，所以双方对此事故的责任归属争议比较大。

(一)“威海”轮方认为:

“桃河”轮在海上有雾的情况下,仍以17节的全速航行,违反了《1972年国际海上避碰规则》中有关能见度不良状况下船舶应遵守的规定,另外“桃河”轮在双方形成对遇局面时没采取有效的避碰措施,因此“桃河”轮在这起事故中应负主要责任。

(二)“桃河”轮方认为:

开始海面视线尚可,直到碰撞事故前,能见度才变差。“威海”轮在没有明白对方避让意图时,盲目地采取左让措施,违反了《1972年国际海上避碰规则》中对遇船各自应向右避让的规定,特别是在雷达中已测到对方在小角度右让时,没有积极地、及早地配合避让。在对遇情况下,采用左让措施理应负主要责任。

## 七、评论与分析

通过对双方当事人和有关证人的详细调查,主管机关对这起事故的全过程,有了较全面的了解,而且也充分考虑双方的观点,对一些有争议的问题和事故原因作以下的评论和分析:

1.“威海”轮海上遇雾,视程变差,船长在0023对上驾驶室,在碰撞前二十几分钟已发现对方,两船对遇局面已形成。二副发现两船舷角变化不大,用VHF呼叫又没有回答的情况下,二副就叫向左转向,船长对此情况也未引起重视。这个盲目避让行为在此事故中,直接导致了碰撞的发生。

2.“威海”轮航行在视程小于0.1海里雾区中,没有派人了头,也没有采取安全航速,直到碰撞前十来分钟,才由前进三改为前进一。

3. “威海”轮在碰撞前多次用 VHF 与对方联系,在联系不通的情况下,一味的希望能叫通对方,让对方来协助避让,以致贻误了避碰良机。

4. “桃河”轮在事故调查中多次强调,当时视程不错。经主管机关查明,“桃河”轮虽然开始没有完全进入雾区,但“桃河”轮已走到能见度不良水域附近的事实不容否定,而且“桃河”轮正在快速地进入雾区。因此“桃河”轮在这种环境中没有采用一些有效的手段保持正规的了望,也没有采用适合当时环境和情况的安全航速,仍用 17 节的航速全速航行,加快了事故的发生。

5. “桃河”轮在碰撞前二十几分钟就发现有一对遇船,经证实相遇两船舷角方位变化不大,但“桃河”轮二副不及早采用积极有效的避让措施,而是采用一连串小角度的右让,违反了《1972 年国际海上避碰规则》的有关规定。

6. “桃河”轮二副在视线不断变差的情况下,既不叫船长上驾驶室,也不采取慢车、停车等一系列有效手段来保持正规的了望和避让,严重疏忽了船舶在雾航中应保持的谨慎。

## 八、责任的判定及依据

“威海”轮:

1. 航行在视程小于 0.1 海里的雾区,没有派人了头和采用一切有效的手段保持正规的了望,也没有使用安全航速航行,违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条、第六条的规定;

2. 在雷达测到右前方接近对遇的他船时,没能对对方的行动作进一步地观测,在 VHF 没有联系通的情况下,盲目地采取左让措施,违反了《1972 年国际海上避碰规则》第十九条第四款第 2 项规定;

3.在相距他船4海里时,“威海”轮在避碰雷达已测到对方在作小角度向右转向对,理应积极地、及早地运用良好船艺进行避让,但“威海”轮仍然只用VHF联系,要求对方不要右让,再一次错过了避让机会,违反了《1972年国际海上避碰规则》第八条第一款的规定;

4.“威海”轮在与正横前的他船不能避免形成紧迫局面时,没有尽早地把船完全停住,违反了《1972年国际海上避碰规则》第八条第五款、第十九条第五款的规定。

“桃河”轮:

1.在视线逐渐变坏的情况下,没有采用一切有效的手段保持正规的瞭望,没有开启避碰雷达以便获得碰撞危险的早期警报,违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条、第七条第二款的规定;

2.“桃河”轮在能见度不良的水域附近航行时,没有应用适合当时环境和情况的安全航速行驶,并将机器作好随时操纵的准备,仍然高速航行,违反了《1972年国际海上避碰规则》第十九条第二款的规定;

3.在双方VHF没有沟通的情况下,“桃河”轮盲目地采用自动舵一连串小变动的右让,违反了《1972年国际海上避碰规则》第八条第2款的规定;

4.在与“威海”轮构成紧迫局面和接近碰撞时,仍然没有减速,直到碰撞后几分钟,才开出倒车,违反了《1972年国际海上避碰规则》第八条第5款的规定。

根据上述原因分析,“威海”轮、“桃河”轮在这起碰撞事故中都犯有严重过失,责任基本相当,各自都应在这起事故中吸取教训。

## 九、处 罚 情 况

根据《中华人民共和国海上交通监督管理处罚规定(试行)》第四十二条一款规定,对这起碰撞事故的过失人员处罚如下:

1. 对“威海”轮船长扣留适任证书 12 个月。
2. 对“桃河”轮二副扣留适任证书 12 个月。
3. 对“威海”轮二副扣留适任证书 6 个月。
4. 对“桃河”轮船长扣留适任证书 6 个月。

## 十、安 全 建 议

在事故调查中,暴露出“桃河”轮:在能见度不良情况下不叫船长;事故情况《航海日志》上没有记录;机舱在遥控系统失灵后,轮机员不值班,这是一很大的安全隐患:

“威海”轮船长上了驾驶室发现驾驶员避让不当对,也不及时纠正,未尽船长之责。

船公司应加强船舶管理,船员管理,教育船员严格遵守雾航规定,提高船员的技术素质,强化安全意识,把各项规章制度落到实处,切实做好船舶航行安全工作。



## “康申”轮与“玫瑰海”轮碰撞案

- 一、事故概况
- 二、当事船舶概况
- 三、气象与潮汐
- 四、事故经过
- 五、双方争议
- 六、事故损失
- 七、原因分析与责任判定
- 八、结案情况
- 九、事故教训