

灌河“2.6”“中海18”轮与“辽丹渔25845”轮 碰撞事故调查报告

一、事故简况

2015年2月6日2250时许，安徽省怀远县远洋航运有限公司所属的“中海18”轮，空载由响水开往日照途中，在黄海灌河口航道21号灯浮附近海域与王家平个体所有的渔船“辽丹渔25845”轮发生碰撞，事故造成“辽丹渔25845”轮沉没，5名船员失踪，构成较大等级水上交通事故。

二、船舶、船员和公司情况

（一）船舶概况

1. “中海18”轮

船体材料：钢质

船舶类型：多用途船

船籍港：蚌埠

总长：75米

型宽：16米

型深：4.05米

总吨：2617

净吨：1465

总功率：700千瓦

参考载货量：2600吨

航区：内河A级

主机种类/数目：内燃机/2个

船舶制造厂：蚌埠市淮河造船有限公司

建造完工日期：2010年9月19日

船舶所有人/地址：安徽省怀远县远洋航运有限公司/

怀远县城关镇堤南路 28 号

船舶经营人：同上

2. “辽丹渔 25845” 轮

船体材料：木质

船舶种类：国内捕捞船

船籍港：丹东

船长：22.1 米

型宽：5.5 米

型深 2.4 米

总吨：70

净吨：24

主机型号：6135

主机功率：121 千瓦

作业类型：拖网

作业方式：底拖网

作业场所：C1 渔区

船舶制造厂：东港市船舶修造船厂

建造完工日期：1998 年 5 月 15 日

船舶所有人/地址：王家平/东港市大东管理区海关委

(二) 船舶证书情况

1. “中海 18” 轮

该轮持有法定船舶证书，部分证书情况如下：

《船舶所有权登记证书》，由安徽省蚌埠市地方海事局于 2014 年 3 月 13 日签发。

《船舶国籍证书》，由安徽省蚌埠市地方海事局于 2014 年 3 月 13 日签发，有效期至 2019 年 3 月 12 日。

《船舶最低安全配员证书》，由安徽省蚌埠市地方海事局于 2014 年 3 月 13 日签发，有效期至 2019 年 3 月 12 日。

《内河船舶适航证书》，由安徽省船舶检验局于 2014 年 3 月 12 日签发，有效期至 2014 年 9 月 18 日。

2. “辽丹渔 25845” 轮

《渔业船舶国籍证书》，由丹东渔港监督处于 2013 年 12 月 18 日签发，证书编号(辽丹)船登(籍)(2013)HY-100123，有效期至 2018 年 12 月 17 日。

《渔业船舶所有权登记证书》，由丹东渔港监督处于 2013 年 12 月 18 日签发，证书编号(辽丹)船登(权)(2013)HY-100123。

《渔业船舶捕捞许可证》，由辽宁省海洋与渔业厅于 2014 年 1 月 13 日签发，证书编号(辽)船捕(2014)HY-100045，作业时限 2013 年 12 月 30 日至 2018 年 12 月 29 日非禁(休)渔期，2014 年 3 月 5 日进行年审。

《渔业船舶吨位证书》，由丹东渔业船舶检验局于 2014 年 9 月 12 日签发，证书编号 2106000141076，有效期至 2015 年 4 月 12 日。

《渔业船舶安全证书》，由丹东渔业船舶检验局于 2014 年 9 月 12 日签发，证书编号 2106000141076，有效期至 2015 年 4 月 12 日。

(三) 船舶配员情况

1. “中海 18” 轮

该轮《船舶最低安全配员证书》核定的最低安全配员为

9人，本航次实际在船4人，均未持有有效的船员适任证书，不满足最低安全配员要求。在船人员信息如下：

张官兵，男，45岁，家住灌南县五队乡三队村，船上任职船长，事发时在驾驶台值班。

郑智波，男，53岁，家住赣榆宋庄西镇村，船上任职老轨，事发时在机舱维修机器。

张来旭，男，20岁，家住响水西套乡普舍村合兴组，船上任职水手，事发时在休息。

许佃林，男，50岁，家住响水海安集和兴八组，船上任职厨师，事故发生时在休息。

2. “辽丹渔25845”轮

该轮本航次实际在船5人，根据丹东渔港监督处提供的证明材料表明其中2人持有船员证书。在船人员信息如下：

兰志宝，男，50岁，身份证号210522196509124391，家住辽宁省本溪市桓仁满族自治县沙尖子镇下甸子村幸福路200-1号，持有四等外海船长证书，证书编号124752，办证时间为2011年6月7日。

王金宝，男，41岁，身份证号22042219740607621X，家住吉林省辽源市东辽县河源镇新城村四组，持有四等外海轮机长证书，证书编号438359，办证时间2010年9月9日。

王金波，男，37岁，身份证号210624197804235812，家住辽宁省丹东市宽甸满族自治县太平哨镇坦甸子村三组

11 号。

鞠全德，男，36 岁，身份证号 210623197902263538，家住辽宁省丹东市东港市黄土坎镇石灰窑村前窑沟组。

刘云良，男，45 岁，身份证号 21050519701011001X，家住辽宁省本溪市南芬区甩湾街 1-14 栋 200-5。

（四）船舶公司情况

1. “中海 18” 轮

“中海 18” 轮船船登记所有人及经营人为安徽省怀远县远洋航运有限公司，该公司成立于 2007 年 9 月 27 日，法人代表刘夕平，注册资本 510 万元，主要经营长江中下游干线及支流省际普通货船、外贸集装箱内支线班轮运输，公司未建立安全管理体系。

根据安徽省怀远县远洋航运有限公司提供的《关于“中海 18” 轮船船产权的协议》显示，该轮实际所有人为王玉龙与张艳，王玉龙与张艳实际负责该轮的营运。

2. “辽丹渔 25845” 轮

该轮所有人王家平。2014 年 11 份该轮由丹东经沿海航行至江苏连云港海域，在连云港开山岛附近滩涂从事看滩及养蚬作业。

三、事故水域通航环境情况

（一）气象情况

1. 连云港气象台 2 月 6 日天气预报：当日白天到夜里

连云港沿海多云，西南风 2 到 3 级。

2. “中海 18”轮值班船员陈述：事发时能见度良好，西南风 5 到 6 级，晴天。

3. 附近渔船“苏灌云渔 03333”轮大副陈述：事发时晴天，视线良好，风不大，南风。

综上，认定事发时事故海域能见度良好，西南风 5-6 级。

（二）潮汐情况

2 月 6 日潮汐情况如下图所示：

时间	0200	0702	1439	1958
潮高 (CM)	137	426	69	441

2 月 7 日潮汐情况如下图所示：

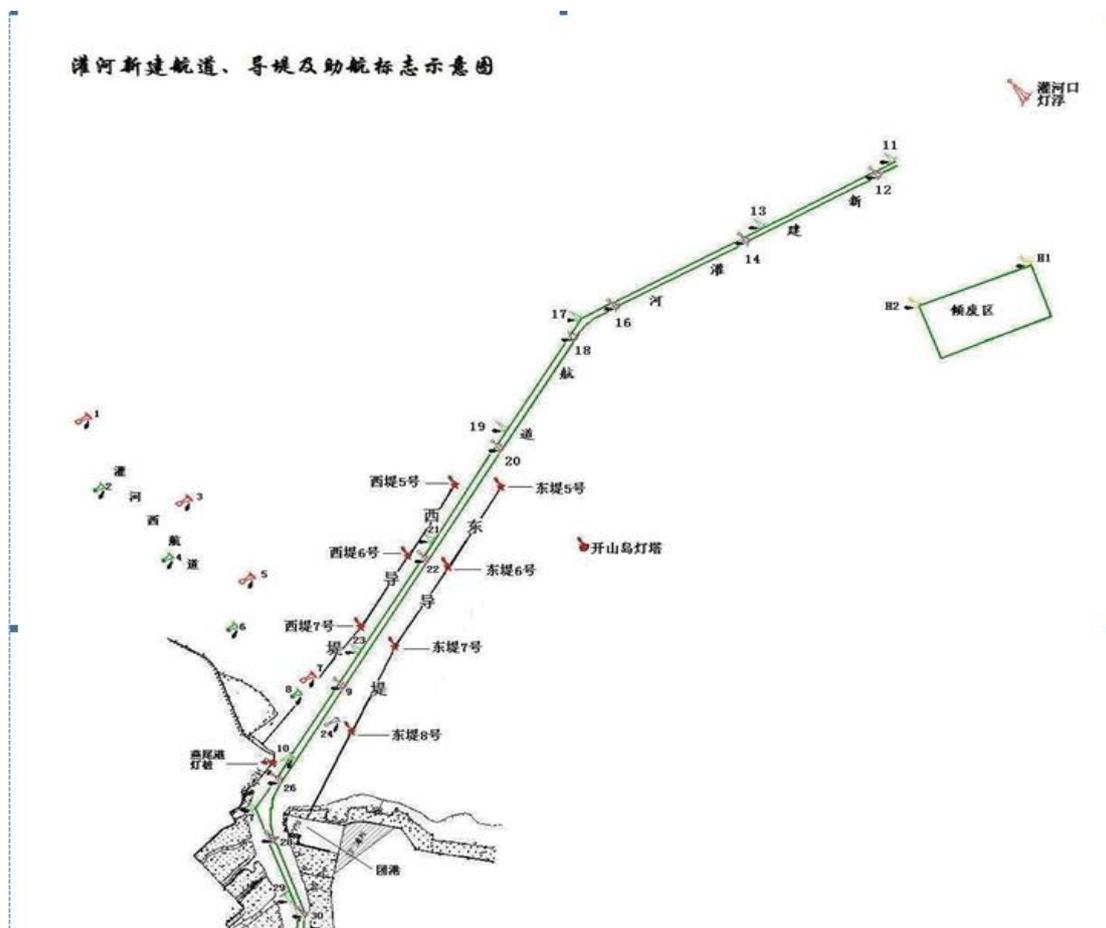
时间	0236	0737	1510	2025
潮高 (CM)	131	429	74	445

综上，认定事发时事故海域为落潮流。

（三）通航环境情况

事故地点位于黄海灌河口航道海域。灌河口导堤总长约 18.5 千米，其中东导堤长约 10.1 千米，西导堤长约 8.4 千米，东西导堤之间水域宽度约 1000 米。目前灌河口航道可供 2 万吨级肥大浅吃水船舶单向乘潮进出，航道总长约 28.2 千米，其中内航道长约 4.2 千米，外航道长约 24 千米，航道宽度约 140 米，疏浚水深为-6.1 米(当地理论最低潮面)，

在东西导堤内的外航道（27号灯浮至20号灯浮）轴向为 $212^{\circ}-032^{\circ}$ 。航道两侧设置有23座灯浮标和7座灯桩（灌河口及燕尾港航道见下图所示）。



四、重要事实认定

（一）碰撞事实认定

1. “中海 18”轮驾驶台值班人员张官兵陈述：其在驾驶船舶时只观看雷达和卫导，没用视觉向外瞭望。在船舶航行至灌河口 21 号浮附近时，感觉本船有震动，后把上述情况电话告知船主王玉龙。

2. 据王玉龙陈述：当日晚 12 点左右接到张官兵电话，称“中海 18”轮碰到了不明物体，即要求张官兵检查。同

时王玉龙电话告知安徽省怀远县远洋航运有限公司法人代表刘夕平说“中海 18”轮出事了。

3. 据刘夕平陈述：其在年前一天晚上 11 点至 12 点（日期记不太清）接到王玉龙电话说出事了，过了两个小时又说没事了。

4. 据事故前尾随“辽丹渔 25845”轮航行的“苏灌云渔 03333”轮值班船员陈述：当日 2230 时许“苏灌云渔 03333”轮与“辽丹渔 25845”轮一起从开山岛东侧海域开往灌河口内燕尾港，“辽丹渔 25845”轮在前，“苏灌云渔 03333”轮在后，两船间距约 1 海里。2300 时许航行至灌河口堤口附近水域，发现一艘大轮（白色驾驶楼，长约 70-80 米，空载）在导堤口附近水域逗留，同时发现水面上有一长度约 20 米的黑影，期间未发现其他船舶驶过该水域。

5. 据“中海 18”轮 AIS 记录：当日 2252 时许，该轮驶过灌河口 21 号灯浮后，航速急剧下降，航向大幅变化，2310 时许航速降为零。

6. 据现场勘查：“中海 18”轮驾驶楼为白色，左舷中前部有数条新划痕。

综上，认定 2015 年 2 月 6 日晚 2250 时许，“中海 18”轮在灌河口航道 21 号灯浮附近海域与“辽丹渔 25845”轮间发生碰撞事故。

（二）碰撞态势分析

根据两船航行意图，结合“中海 18”轮 AIS 轨迹记录，分析两轮会遇态势如下：

1. 据“中海 18”轮 AIS 轨迹记录：该轮在事故前沿灌河口航道中心线附近水域顺航道出口，在事故前未改变航向和航速。

2. 据“苏灌云渔 03333”轮值班大副陈述：“辽丹渔 25845”轮事故前从开山岛东侧海域驶往灌河口内的燕尾港，为进港航行态势。

3. 据现场勘查：“中海 18”轮左舷中前部船体有数条新划痕。

综上，结合事故水域为进港航道，航道两侧有侧面标和导堤限制，航道宽度仅约 140 米，因此认定本起事故中“中海 18”轮与“辽丹渔 25845”轮间为对遇局面。

五、事故经过

（一）“中海 18”轮

2 月 6 日 2100 时许，该轮离泊灌河响水县合兴村码头，空载开往日照，船舶航速 8-9 节，显示航行灯。张官兵驾驶船舶。驾驶台开启雷达和卫导，因驾驶台取暖器光线较亮，影响视觉了望，张官兵仅依靠观察雷达和卫导航行，每间隔 7-8 分钟看一次雷达和卫导。

2155 时许，航行至灌河陈家港附近水域，船位 $34^{\circ}22'.92\text{N}/119^{\circ}48'.00\text{E}$ ，航速约 10.5 节。

2227 时许，航行至灌河燕尾港附近水域，船位 $34^{\circ}28'.40\text{N}/119^{\circ}47'.28\text{E}$ ，航速约 11.3 节，张官兵将雷达量程由 0.75 海里调至 1 海里，使用首向上偏心显示。

2235 时许，船位 $34^{\circ}29'.65\text{N}/119^{\circ}48'.23\text{E}$ ，航速 11.6 节，航向 32 度，沿灌河口航道中心线航行。

2240 时许，船位 $34^{\circ}30'.45\text{N}/119^{\circ}48'.82\text{E}$ ，航速 11.5 节，航向 31.9 度。

2245 时许，船位 $34^{\circ}32'.27\text{N}/119^{\circ}49'.44\text{E}$ ，航速 11.4 节，航向 32.7 度。

2248 时许，船位 $34^{\circ}31'.88\text{N}/119^{\circ}49'.91\text{E}$ ，航速 11.5 节，航向 32 度，船舶正横灌河航道 21 号灯浮。

2250 时许，船位 $34^{\circ}32'.13\text{N}/119^{\circ}50'.10\text{E}$ ，航速 11.6 节，航向 31 度，张官兵感觉船体震动。（此时该轮与“辽丹渔 25845”轮碰撞）。

2251 时许，船位 $34^{\circ}32'.30\text{N}/119^{\circ}50'.21\text{E}$ ，航速 11.6 节，航向 25 度。该轮减速。

2252 时许，船舶航行至灌河口航道西侧，船位 $34^{\circ}32'.49\text{N}/119^{\circ}50'.29\text{E}$ ，航速 11.4 节，航向 20 度。

2253 时许，船位 $34^{\circ}32'.58\text{N}/119^{\circ}50'.34\text{E}$ ，航速 6.4 节，航向 20 度。

2254 时许，船位 $34^{\circ}32'.65\text{N}/119^{\circ}50'.38\text{E}$ ，航速 4.1 节，航向 32 度。

2255 时许，船位 $34^{\circ}32'.69\text{N}/119^{\circ}50'.44\text{E}$ ，航速 3.3 节，航向 41 度。

2256 时许，船位 $34^{\circ}32'.72\text{N}/119^{\circ}50'.46\text{E}$ ，航速 1.9 节，航向 20 度。

2300 时许，船位 $34^{\circ}32'.75\text{N}/119^{\circ}50'.57\text{E}$ ，航速 1.7 节，航向 102 度。

2305 时许，该轮抛下船艏右锚，船位 $34^{\circ}32'.74\text{N}/119^{\circ}50'.57\text{E}$ 。张官兵向船主王玉龙报告本船可能发生了碰撞事故。

2355 时许，张官兵查看船舶四周，未发现异常，在报告船主同意后起锚续航。

7 日 0600 时许，抵达日照张家汪港。

（二）“辽丹渔 25845”轮

因该轮在船人员全部失踪，且无 AIS 信号，根据调查同行船舶和有关人员，得出可能的事故经过如下：

2 月 5 日早上，该轮从灌河燕尾港离泊，驶往连云港开山岛附近滩涂海域，从事看摊养殖，船上共 5 人。

6 日 2230 时许，与“苏灌云渔 03333”轮一起从开山岛开航拟驶回燕尾港。“苏灌云渔 03333”轮在“辽丹渔 25845”轮后约 1 海里，“辽丹渔 25845”轮航速约 11 节。

2250 时许，沿灌河航道进口航行至 21 号灯浮附近水域时，与“中海 18”轮发生碰撞，随后该轮沉没。

六、损失情况

（一）“中海18”轮

船舶左舷前部有数条新划痕。

（二）“辽丹渔25845”轮

船舶全损，船上共5人全部失踪。

七、事故原因分析

本起事故中，当事双方疏忽瞭望、未遵守狭水道航行规则及值班船员不适任是引发事故的直接原因，双方过失分析如下。

（一）“中海18”轮

1. 疏忽瞭望。事故前，该轮驾驶台仅1人值班。驾驶台开启光线较强的取暖器，影响视觉瞭望，驾驶人员仅凭观察雷达和卫导设备进行瞭望，且每隔7-8分钟才对雷达和卫导设备观测一次。由于该轮未充分使用视觉、听觉等手段保持正规瞭望，未对周围环境保持连续观测，以致该轮在事故前未能发现进口航行的“辽丹渔25845”轮，引发碰撞事故。

2. 未遵守狭水道航行规则。该轮在事故前一直沿灌河口航道中间水域航行，直至发生碰撞事故。该轮的上述行为违反了《1972年国际海上避碰规则中》中关于在狭水道行驶船舶应尽可能靠近右舷一侧航道外缘行驶的规定。

3. 值班船员不适任。该轮驾驶台值班船员张官兵未持有有效的船员适任证书，调查表明其安全意识淡薄，船舶操作

技能差，盲目航行。

（二）“辽丹渔25845”轮

1. 疏忽瞭望。调查表明，该轮在与“中海18”轮形成对驶相遇局面后，未采取有效的避让措施，也没有使用灯光、声号和VHF等有效手段提醒对方避让，表明该轮没有保持正规瞭望。

2. 未遵守狭水道航行规则。本起事故发生发生在灌河口航道中间水域，表明该轮事故前在航道中间水域航行。该轮的上述行为违反了《1972年国际海上避碰规则》中关于在狭水道行驶船舶应尽可能靠近右舷一侧航道外缘行驶的规定。

3. 值班船员不适任。该轮在船5人中，仅有1人持有四等船长证书，具有驾驶船舶资质。调查表明，事故前该轮驾驶台值班人员安全意识淡薄，操作技能差，盲目航行。

八、责任认定

本起事故中，当事双方疏忽瞭望、未遵守狭水道航行规则以及值班船员不适任，违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条、第九条第1款和《中华人民共和国海上交通安全法》第六条、第七条的相关规定，双方对本起事故负对等责任。