

连云港“2.2”“长安1”轮自沉事故调查报告

1 事故简况

2018年2月2日1904时，陈从新登记所有的“长安1”轮在从山东日照开往盐城响水途中，在灌河口19#浮附近（34°34′.0N/119°50′.7E）发生自沉事故。事故造成“长安1”轮沉没，2人落水死亡，1人落水失踪，事故直接经济损失约人民币100万元，构成较大等级水上交通事故。

2 专业术语和标准用语标示

AIS: 船舶自动识别系统。

VTS: 船舶交通服务系统。

3 事故调查取证情况

3.1 当事船舶概况

3.1.1 当事船舶资料

船舶已经沉没，船舶证书资料无法提供，船舶资料通过船舶安全监督管理系统和船舶原始登记材料查询获得。

当事船舶资料如下：

船名	长安1	船舶种类	干货船
船籍港	荆州	船体材质	钢质
船舶识别号	CN20016561032	船检登记号	2002P6100013
总吨	1314	净吨	735

总长	76.8 米	型宽	12.8 米
型深	3.6 米	航区	A 级
满载排水量	2283.714	满载吃水	2.850 米
空载排水量	471.454	空载吃水	0.697 米
参考载货量	1700	主机种类	柴油机
主机型号	6160-13	主机功率	368KW
主机数量	2	主操舵装置形式	电动液压
舵数量	2	甲板材料	钢质
船员总数(救生设备定额)	6	水密横舱壁数	10
结构型式	混合骨架式	货舱数量	1
货舱盖型式	风雨密	建造完工日期	2002 年 01 月 28 日
船舶制造厂	宜昌市西陵区江程船舶造船厂		
船舶所有人	湖北省公安县斗湖村堤坝镇横堤街 20 号 陈从新		
船舶经营人	湖北省公安县长安轮船有限责任公司		

3.1.2 当事船舶登记及检验情况

通过船舶检验登记系统查询到的证书如下：

证书名称	发证日期	发证单位	有效期
内河船舶防止生活污水	2013 年 02 月 22 日	湖北省船舶检验处荆州	2014 年 03 月 22 日

污染证书		检验处	
内河船舶防止油污证书			
内河船舶适航证书			
内河船舶载重线证书			
川江及三峡库区船舶航行证书			



图 1：当事船舶现场照片

3.2 船员配备情况

“长安 1”轮为内河船舶最低安全配员证书的额定配员为 5 人（船长 1 人，二副 1 人，水手 2 人，值班机工 1 人）。事发时，

“长安 1”轮本航次船上 6 人，均未持有船员适任证书，配员不满足要求。在船人员信息如下：

郝士明 男 出生年月：1964 年 11 月 12 日，公民身份证件编号：422423*****003，籍贯：湖北公安县，为船舶实际控制人，实际驾驶船舶，事发后落水失踪。

谭群辉 女 出生年月：1966 年 3 月 16 日，公民身份证件编号：422423*****02，籍贯：湖北公安县，随船，事发后落水死亡。

冯小伟 男 出生年月：1982 年 3 月 30 日，公民身份号码：320921*****416，住址：江苏省响水县双港镇合蒲村一组 137 号，挖机工，事发后落水死亡。

周善奎 男 出生年月：1966 年 4 月 13 日，公民身份号码：320823*****037，住址：沭阳县沭城镇七雄街道徐圩村孙庄组 26 号，实际负责船舶机舱机器的日常管理和维护。

刘红高 男 出生年月：1974 年 12 月 05 日，公民身份号码：320723*****23X，住址：江苏省灌云县，实际在船舶干杂活，甲板、机舱都会帮忙。

刘红霞 女 出生年月：1968 年 1 月 23 日，家庭住址：沭阳县沭城镇七雄街道徐圩村孙庄组 26 号，在船上做饭。

3.3 船舶管理情况

1. “长安 1”轮船舶所有人。

船舶登记所有人为陈从新，据陈从新陈述：该轮实际所有权为郝士明，本人仅是出于亲戚帮忙，提供了个人身份材料，帮忙

签字登记，船舶日常一切业务实际由郝士明负责。

2. “长安 1” 轮船舶经营人。

公安县长安轮船有限责任公司成立于 1999 年 03 月 08 日，法定代表人：郝士明，经营范围：长江上、中、下游及支流省际普通货物运输，砂石运销；公司注册资金 300 万元。

3. “长安 1” 轮实际控制人

该轮于 2009 年 07 月 13 日至 2017 年 04 月 11 日光船租赁给公安县长安轮船有限责任公司，公司法人：郝士明。租赁合同结束后，郝士明未将“长安 1”轮归还陈从新，也未继续签订光船租赁合同。直到事故发生时，郝士明一直实际占有并经营着“长安 1”轮，据此认定公安县长安轮船有限责任公司法人郝士明为船舶实际控制人。

4 事故重要因素认定

4.1 事发地点认定

1. 据获救的三名船员陈述：事发时船舶到达灌河口 19 号浮附近失去动力随风趟流，在风浪作用下发生沉没。

2. 经分析“长安 1”轮事发时 VTS 录像，该轮雷达信号在 19 号浮附近（概位 $34^{\circ} 34' .0N/119^{\circ} 50' .7E$ ）趋于稳定不再产生明显的位置变化。

综上，调查组认为本起事故发生于灌河口 19 号浮附近水域，概位 $34^{\circ} 34' .0N/119^{\circ} 50' .7E$ 。

4.2 事故时间认定

1.据冯小伟亲属王磊陈述：冯小伟在 2 月 2 日 1850 时跟他通了最后一次求救电话，之后电话失去联系。

2.据获救者刘红霞所述：冯小伟在船舶沉没前，跟亲戚电话求救过。通过电话后，在于郝士明、谭群辉争论是否继续抛石自救时，船舶发生了右倾沉没。

3.据获救者周善奎所述：船舶遭遇大风浪发生右倾，郝士明、冯小伟、谭群辉三人被浪冲走。本人和刘红高、刘红霞三人在船舶左舷，船舶大角度右倾后左舷是露出水面的，船舶沉没后又打了一次求救电话（110），之后手机就进水了。

4.通过连云港海上搜救中心的来电记录显示：1920 时，110 转告，灌河外有一遇险船舶沉没，有 3 名人员被浪冲到海上。

5.根据 VTS 的录像显示：该轮在 1904 时许以后，船舶位置基本不变。

鉴于无其他证据能够认定本起事故发生的准确时间，综合考虑上述因素，本报告将 2018 年 2 月 2 日 1904 时许作为本起事故的发生时间。

5 水文气象

5.1 天气情况

1.据连云港沿海天气预报 2018.02.02 08: 00 连云港锚地：2 日白天到夜里：多云到晴，北到东北风 6 到 7 级，阵风 8 级，大浪，大涌。

2.据船员描述：东北风，8-9 级，浪高 3-4 米。

综上：事发时，东北风，8-9级，大浪、大涌。

5.2 水文情况

1. 燕尾港 2017 年 2 月 2 日潮汐：

潮时	0258（低）	0733（高）	1536（低）	2019（高）
潮高（CM）	79	476	25	468

事发地段位于灌河航道 19 号浮附近，潮时较燕尾港提前约 10 分钟。事发时，事故水域为涨潮。

6 事故经过

经调查了解，“长安 1”轮船舶驾驶人员落水失踪，生还人员不能准确描述当时船舶动态，该轮也无 AIS 轨迹记录，因此事故调查人员只能根据船上相关人员描述，结合 VTS 录像，分析得出可能的事故经过：

2018 年 2 月 2 日 0700 时许，该轮从山东日照夹仓码头开船，装载约 1400 吨石块开往盐城响水双港。周善奎和郝士明通过海洋天气预报平台（连云港 0518896121，青岛 0535121212）接受气象预报。信息显示：“2 日，阵风 7-8 级，最大 9 级，大浪大涌。”驾驶员郝士明预计下午才开始起风，顺风航行赶在下午起风前可到灌河口，决定开航。

1000 时许，船舶航行至赣榆航道附近，船舶遭遇风浪，右舵舵杆发生第一次断裂，单舵航行，周善奎和刘红高紧急焊接。

1100 时许，挖机工冯小伟用挖掘机抛石自救，向海里抛卸约 400 吨石块，这时右舵舵杆第一次断裂临时修复完毕。

1330 时许，从 18 号浮与 19 号浮之间穿越连云港主航道南下。

1400 时许，从 2 号倾倒地与危险品锚地之间穿越南下。

1500 时许，船舶继续南下，船舶大风浪下摇摆加剧，人都无法正常站立。

1731 时许，截止此时，船舶右舵舵杆同一位置接连发生了三次断裂，周善奎和刘红高用电焊临时修复好。

1812 时许，“长安 1”轮报警，位置在 $34^{\circ} 35.6' N/119^{\circ} 48.9' E$ 处，请求救助，搜救中心立即启动海上搜救应急预案。

1840 时许，挖机工冯小伟再次抛石，抛卸了不足 5 吨，因风浪过大放弃，这时冯小伟、谭群辉在船舶右舷争论是否继续抛石保船。

1850 时许，船舶到达灌河口 19 号浮附近，船舶右舵断裂，紧接着左舵也坏了，全船失去动力，船舶在风浪作用下开始右倾。

1904 时许，船舶上浪右倾沉没，站在右舷的郝士明、挖机工冯小伟、谭群辉三人被浪冲走，左舷的刘红霞、刘红高、周善奎 3 人相互帮助没被浪冲走，最后站在露出水面的左舷甲板等待救援，沉没概位 $34^{\circ} 34' .0N/ 119^{\circ} 50' .7E$ 。

2320 时许，“灌云渔 60011”在“海巡 0611”、“云港 9 号”协助下，救下待在沉船露出部分的 3 人。

3 日 0005 时许，获救三人被地方 120 接往医院做进一步医治，健康状况良好。

7 事故损失

事故造成船舶沉没，货物全损，两人落水死亡，一人落水失踪，直接经济损失约 100 万元。

8 事故原因分析

（一）直接原因。

“长安 1”轮为内河船，违规参与海上货物运输，航行途中，船舶遭遇大风，船舶上浪严重，货舱缺少舱盖，也未进行封舱，船舶的生活区和机舱入口门也不能风雨密，导致船舶货舱、机舱进水。“长安 1”轮系内河船，不具备海上安全适航性能，遭遇大风浪超过了“长安 1”轮的抵御能力，是船舶沉没的直接原因。

（二）间接原因。

1. 船上人员不适任。

该轮船上人员均不能提供船员适任证书，船舶驾驶人员在船舶安全航行驾驶、货物运输管理、险情应急处置等方面不具备相应的船舶管理能力。事发航次，“长安 1”轮从日照离港时，知道海上会起风，仍然冒险航行，导致“长安 1”轮遭遇大风时沉没。

2. 船舶不适航。

该轮属于内河船舶，到海上从事运输属超航区航行，并且所持有内河船舶证书均过期失效；同时，该轮长期未进行有效的维护保养，船舶结构、设备等无法保持良好的适航性能。

3.船舶相关方法律意识、安全意识淡薄。

船舶登记所有人陈从新疏于承担“长安 1”轮安全管理责任，船舶光租到期后放任由郝士明对该轮进行经营管理；该轮实际控制人郝士明非法经营管理船舶，为船舶配备不适任船员，违章驾驶、指挥船舶到海上运输砂石。

9 责任认定

通过对事故的调查取证和原因分析，本起事故为单方面责任事故，“长安 1”轮负全部责任。