

岳阳“2.12” “湘岳陆城渡 01 号”轮与“豫信贷 12555”轮 碰撞事故调查报告

2013 年 2 月 12 日约 1514 时，湖南省岳阳市个体李某所有的渡船“湘岳陆城渡 01 号”轮由左岸湖北省监利县杨林山渡口驶往右岸湖南省岳阳市云溪区沙窝渡口，在杨林岩水道南阳洲尾 1 号白浮下约 100 米处（长江中游航道里程约 210 公里），与河南省淮滨县个体熊某兵所有的货船“豫信贷 12555”轮发生碰撞，导致“湘岳陆城渡 01 号”轮翻沉，在船 14 人全部落水，其中 6 人获救、3 人死亡、5 人失踪。

一、船舶及船员概况

（一）“湘岳陆城渡 01 号”轮

“湘岳陆城渡 01 号”轮：钢质客渡船，总吨位/净吨位 26/15，总长/船宽/型深 17.35 米/3.30 米/1.05 米，主机功率 14.71 千瓦。

该轮船船舶登记所有人为李某，经营人为岳阳市某村委会。该轮于 1992 年 10 月 1 日完成建造，2011 年 10 月 11 日该轮检验合格并由发证机关核发检验证书。经查，岳阳市某村委会作为船舶经营人，没有实际经营“湘岳陆城渡 01 号”轮，该轮日常营运、船员配备由李某自行负责，没有建立相应的船舶、船

员安全管理制度，未对船员进行有效的安全教育与技能培训，也未能有效督促船员遵守水上交通安全管理法规。

该轮事发时载客 13 名、摩托车 1 辆，并按规定办理了船舶定期签证。

该轮《船舶最低安全配员证书》核定最低配员为 2 人，根据船舶配员有关规定，可免配机工 1 人。经调查，该轮事发时实际配船员 1 人。船员配备满足该轮《船舶最低安全配员证书》要求。

(二) “豫信贷 12555” 轮

“豫信贷 12555”轮：钢质干货船，总吨位/净吨位 1432/801，总长/船宽/型深 80.00 米/11.90 米/4.80 米，主机功率 872 千瓦。

该轮船船舶登记所有人为个体熊某兵，经营人为淮滨县某公司。该轮于 2012 年 11 月 19 日完成建造，2012 年 11 月 22 日该轮检验合格并由发证机关核发检验证书。经查，淮滨县某公司尽管建立了《安全管理制度》，但《安全管理制度》不具体，可操作性不强；公司不实际从事船舶经营，船舶揽货、配载、运输及船员配备由船舶所有人自行负责；公司虽然建立海务、机务等部门，但没有建立部门及人员的岗位职责；公司未建立船舶防污染制度、船舶安全检查制度，也没有相应资料表明公司对船舶实施了安全检查和船员进行了安全教育、培训。

该轮事发时装载硫磺 2290 吨，船舶实际吃水与船舶航次签证申报吃水不一致。

该轮《船舶最低安全配员证书》核定最低配员为 6 人。经调查，该轮事发时实际在船船员 4 人、另有 4 名儿童随船，船员配备不满足该轮《船舶最低安全配员证书》要求；当班驾驶员熊某安仅持有二类船长适任证书，不满足该轮船舶驾驶人员适任资格要求。

二、事故发生的时间和地点

事故发生时间：2013 年 2 月 12 日约 1514 时。

事故发生地点：长江中游杨林岩水道南阳洲尾 1 号白浮下约 100 米处（长江中游航道里程 210 公里）。

三、水文、气象及通航环境情况

（一）水位情况

事发水域距城陵矶水文站约 21 公里，河川径流仅受上游来水影响；事发水域事发当日，城陵矶水位为 4.02 米（平）。

据测，事发水域 2 月 12 日流速最大值为 1.1 米/秒，最小值为 0.5 米/秒，平均值为 0.8 米/秒；实际水深最大值为 23 米，最小值为 17 米。

（二）气象情况

岳阳市气象局地面气象观测实况资料记录：临湘市 2013 年 2 月 12 日天气实况为阴天间多云，温度为 3-9 摄氏度，北风 2-3

级，能见度良好。

事发水域事发时多云，北风 2-3 级，能见距离 2000 米以上。

(三) 通航环境情况

事故水域位于杨林岩水道与螺山水道交界处。南阳洲将杨林岩水分为左右两汉。左汉水浅漕窄，上口枯水位时浅滩部分露出水面，下口礁石较多；右汉为主航道，自上而下航道左侧设南阳洲 3 号白浮、2 号白浮、南阳洲尾 1 号白浮 3 座浮标及右岸设 28-3 沿岸标、28-2 沿岸标和 28 号塔型过河岸标；右汉水深较好，右岸一侧有礁石、矾头和长岭油厂取水设施。螺山水道基本顺直，自上而下设邹家码头#2、#1 白浮及#27 过河标。事发水域南阳洲尾水流受左、右两汉及龙头山挑流影响，主流流速明显加快，同时龙头山矾头下游有弱回流。

事发时事发水域附近航标正常。

(四) 通航秩序情况

《长江中游分道航行规则（试行）》规定：事发水域实行上、下行船舶各自靠右航行，下行船舶沿右岸（南岸）一侧通航分道下行，上行船舶沿左岸（北岸）一侧通航分道上行；南阳洲尾设龙头山单向通航航段，其范围为临江矾至 28 号过河标（龙头山），适用时间为城陵矾水位 9 米以下，受控船舶为船队。

事发前后杨林岩水道船舶流量较平常偏少、通航秩序正常。

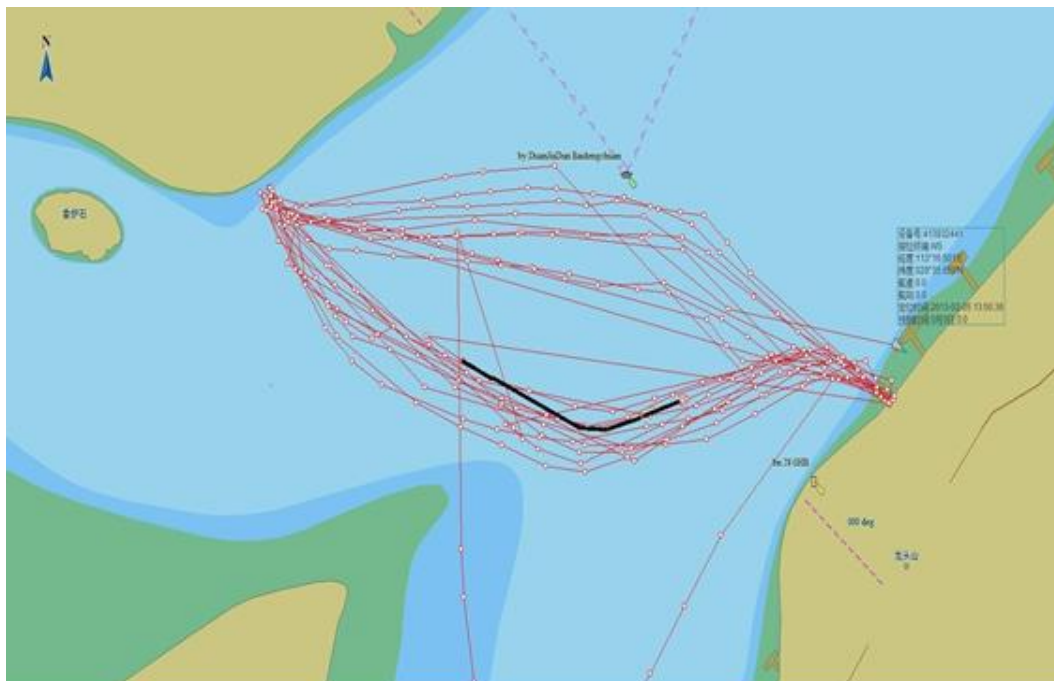
“豫信货 12555”轮等 4 艘船舶沿上行通航分道依次上行，“豫

信货 12555”轮尾随“鸿某 6”轮约 350 米，“湘岳陆城渡 01 号”轮由左岸杨林山渡口驶往右岸沙窝渡口。

（五）渡船习惯航法

杨林山—沙窝渡线穿越杨林岩水道，日均渡运量约 30-40 人次，该渡线由湖北监利渡船“山某 1”轮和湖南岳阳渡船“湘岳陆城渡 01 号”轮共同经营。

两渡船习惯性航行路线基本相同。由杨林山渡口至沙窝渡口基本航法为：自杨林山渡口倒车离泊码头，掉头顺槽出槽后吊向南阳洲尾 1 号白浮，近 1 号白浮时左转吊向沙窝渡口横驶过江，船舶航行轨迹呈开口向下游方向抛物线状（如下图，“湘岳陆城渡 01 号”轮 2013 年 1 月 15 日至 2 月 12 日 AIS 记录航行轨迹，事故航次航迹线为黑实线）。



四、事故经过

(一)“湘岳陆城渡 01 号”轮

2013 年 2 月 12 日约 1505 时，“湘岳陆城渡 01 号”由湖北监利县杨林山渡口驶往对岸湖南岳阳云溪区陆城镇沙窝渡口；开航时，在船人员共 14 人，船舶所有人兼驾驶员李某 1 人在驾驶台当班，其妻刘某在船首协助瞭望。

约 1509 时，驶至南阳洲左汊下口缓流区距杨林山渡口约 400 米时，航速约 10 公里/小时，航迹向约 110 度；此时“豫信货 12555”轮等 4 艘船舶在上行通航分道内依次上行。“豫信货 12555”轮尾随“鸿某 6”轮约 350 米，“豫信货 12555”轮位于“湘岳陆城渡 01 号”左前方约 950 米。

约 1510 时，驶至南阳洲尾，航速约 10 公里/小时，航迹向约 110 度，与“豫信货 12555”轮相距约 750 米。

约 1511 时，减速避让“鸿某 6”轮，同时沿渡船习惯航路左转向，航迹向由 110 度渐至 85 度，航速至 7 公里/小时，在让过“鸿某 6”轮后，“湘岳陆城渡 01 号”轮与“豫信货 12555”轮相距约 550 米。

约 1512 时，继续接近“豫信货 12555”轮，两船相距约 300 米，“湘岳陆城渡 01 号”轮船位继续向左偏移，欲加速从“豫信货 12555”轮与“鸿某 6”轮之间通过，航迹向由约 85 度渐至约 70 度，航速加至约 11 公里/小时；李某之妻刘某在船首挥

旗示意。

约 1513 时，驶近“豫信货 12555”轮船首，并右转向。

约 1514 时，“湘岳陆城渡 01 号”轮右后尾部与“豫信货 12555”轮左舷首部约呈 30-40 度碰撞，随即困于船首向左翻覆，并自“豫信货 12555”轮右舷下淌后沉没。

(二) “豫信货 12555” 轮

2 月 2 日约 0330 时，该轮载硫磺 2290 吨由南通狼山港驶往宜昌，开航时首吃水 3.5 米，尾吃水 3.2 米，常车转速约 470 转/分，航速约 8 公里/小时。2 月 4 日约 1000 时，到达南京港梅子洲锚地，船长与一水手离船，该轮继续上行；2 月 8 日约 1000 时，该轮到达武汉王家屋临时锚地后抛锚过年；2 月 11 日约 0800 时起锚继续上行；12 日约 0700 时该轮在湖北赤壁山开始尾随“鸿某 6”轮上行；约 1200 时机工马某接替熊某安中餐，中餐后熊某安休息；约 1450 时，熊某安在洪湖螺山接替马某驾驶船舶，此时，船舶所有人兼大副熊某兵在驾驶台右后床上睡觉，该轮前方依次有“鸿某 6”轮等 3 艘货船。

约 1500 时，航行至螺山水道新港锚地，航速约 10 公里/小时，航迹向约 210 度，尾随“鸿某 6”轮约 350 米上行。

约 1510 时，航行至杨林山锚地时发现右前方有横江渡船（“湘岳陆城渡 01 号”），此时航速约 10 公里/小时，航迹向约 200 度，与渡船相距约 750 米。

约 1511 时，该轮略松车，航速降至约 8 公里/小时，航迹向约 200 度，与轮相距约 550 米。

约 1512 时，继续接近“湘岳陆城渡 01 号”渡船，两船相距约 300 米，该轮继续减速并右舵调向，航速逐步降至 6 公里/小时，航迹向由 200 度至约 210 度；在继续接近的过程中，驾驶员熊某安用 VHF 联系渡船但无应答，即鸣笛一长声。

约 1513 时，“豫信贷 12555”轮与渡船继续驶近，当渡船驶近至该轮船首时，驾驶员熊永安操右舵、停车，倒车，随即见渡船右转向，此时马某进入驾驶台。

约 1514 时，“豫信贷 12555”轮左舷首部与渡船右后尾部发生碰撞，熊某兵随即起床接替熊某安操纵船舶，熊某安与马某即放救生艇救助落水人员。

五、事故损失

（一）“湘岳陆城渡 01 号”轮

“湘岳陆城渡 01 号”翻沉，3 人死亡、5 人失踪，摩托车 1 辆随船沉没。

（二）“豫信贷 12555”轮

船首左侧有轻微擦痕。

六、事故原因分析

（一）直接原因

“湘岳陆城渡 01 号”由左岸杨林山渡口驶往右岸沙窝渡口

的过程中，在南阳洲尾水域与顺航道行驶的上行船“豫信货 12555”轮相遇。在有碰撞危险时，双方当班驾驶员未保持高度的戒备，未统一避让意图，未采取及时、有效的避让行动。“湘岳陆城渡 01 号”轮作为让路船，冒险横越他船船头且操作不当，“豫信货 12555”轮在发现与渡船存在碰撞危险后未采取及时、有效的避让行动。

1. “湘岳陆城渡 01 号”的行为及过失

(1) 未主动避让顺航道行使船舶。该轮约 1511 时减速避让“鸿某 6”轮后，加速欲从“豫信货 12555”轮船首驶过，对穿越通航分道与他船形成的碰撞危险估计不足且未保持高度的戒备，冒险横越。

(2) 未统一避让意图。该轮横越前未按规定鸣放声号警示他船，在与他船存在碰撞危险时也没有通过汽笛、VHF 无线电话等有效手段统一避让意图，以致形成危险局面。

(3) 避让措施不当。当与“豫信货 12555”轮接近发现有碰撞危险时，仅由当班驾驶员之妻在船头挥旗示意，没有及早采取减速、停车或倒车等最有效的避碰措施；临危时采取了不当的大幅度右转向措施，以致碰撞发生。

2. “豫信货 12555 轮”的行为及过失

(1) 对危险局面估计不足。该轮发现“湘岳陆城渡 01 号”渡船后对其行动未保持高度的戒备，没有充分估计“湘岳陆城

渡 01 号”穿越通航分道与本船形成的碰撞危险，以致未及早采取避让行动。

(2) 未尽有效协助避让的义务。该轮发现与“湘岳陆城渡 01 号”存在碰撞危险时，尽管采取了 VHF 呼叫、鸣笛等措施，但在未明确统一避让意图、来船动态不明前没有立即采取减速、停车或倒车等最有效的协助避让措施，错过了最佳避让时机。

(二) 间接原因

1. 岳阳市某村委会、淮滨县某公司作为当事船舶的经营人，安全管理制度不完善，未能对船员开展有效的安全教育、操作技能培训和督促船员遵守国家有关法律、法规和规章，未有效履行船舶经营人职责。

2. “豫信货 12555”轮当班驾驶员持二类船长职务适任证书，不满足该轮船舶驾驶人员适任资格要求；该轮在船船员不满足《内河船舶最低安全配员证书》要求；自武汉续航后连续航行约 31 小时，连续航行时间超过《内河船舶最低安全配员证书》记载不超过 16 小时的要求。

七、安全管理建议

船舶所有人、经营人要切实落实“安全第一、预防为主”的安全管理方针，建立、健全、落实内部安全管理制度，督促船员严格遵守水上交通安全管理法律法规，依法履行企业安全管理主体责任。

(一) 淮滨县某公司

1. 细化、完善《公司安全管理制度》，明确安全管理机构及相关岗位职责，定期组织开展经营船舶安全检查；

2. 切实承担船舶经营、安全与防污染管理义务，清理受托经营船舶及与船舶所有人签定的委托经营合同书，明确公司承担船舶经营及安全管理义务。

3. 切实有效督促船舶遵守水上交通安全管理法律、法规，杜绝船员擅自离船、不适任船员驾驶船舶、船舶签证装载申报不实、未成年人随船等现象。

(二) 岳阳市某村委会

作为“湘岳陆城渡 01 号”经营人，应当完善安全管理制度，对渡船船员开展有效的安全意识教育、操作技能培训，督促船员遵守国家有关法律、法规和规章，切实履行船舶经营人职责。

附件：

事故示意图

