

安庆“10·16”“鄂黄冈拖2068”轮自沉 事故调查报告

2017年10月16日0948时许，安庆某公司所租赁的“鄂黄冈拖2068”在东流水道桃树滩水域附近（长江下游航道里程约696公里），船舶倾覆自沉，造成2人死亡，未造成水域污染。构成一般等级水上交通事故。

一、船舶及船员概况

“鄂黄冈拖2068”：拖（推）船，总吨位/净吨位145/43，总长/船宽/型深25.36米/7.0米/2.2米，主机功率272千瓦。

该轮船舶登记所有人、经营人均为叶某，船舶承租人为安庆某公司。经查，事发时该轮《船舶国籍证书》、《船舶所有权登记证书》、《船舶检验证书》、《内河船舶适航证书》、《船舶最低安全配员证书》等相关证书均在有效期内。

事故发生时，该轮由马当单船下行，目的港安庆。

该轮《内河船舶最低安全配员证书》核定最低配员4人。经查，事发时该轮实际在船3人，不符合该轮《内河船舶最低安全配员证书》要求。

二、事故发生的时间和地点

事故时间：2017年10月16日0948时。

事故地点：东流水道桃树滩水域（长江下游航道里程约696公里）。

三、水文、气象及通航环境情况

（一）气象情况

事发当日天气中雨转小雨，气温 15℃-16℃，东北风 4 至 5 级。现场观测，能见度良好。

（二）水文情况

事发当日水位：安庆当地水位 8.20 米（落）。

实测，沉船位置水域当日水深为 9.7 米。

（三）通航环境情况

1. 航道情况

事故发生地点东流水道桃树滩水域，河道单一，航道顺直，左岸为边滩，右岸香口至老虎岗沿岸为礁石。航道走向与东北轴线成约 5 度夹角，水流方向东北向，此航段受东北风影响较大。



图 1：事发水域通航环境示意图

2.上下水船舶航法

航行原则：根据《长江下游分道航行规则》，该水道实行船舶各自靠右航行。

3.事发水域当时通航环境

事发时，上下水船舶较少，通航环境良好

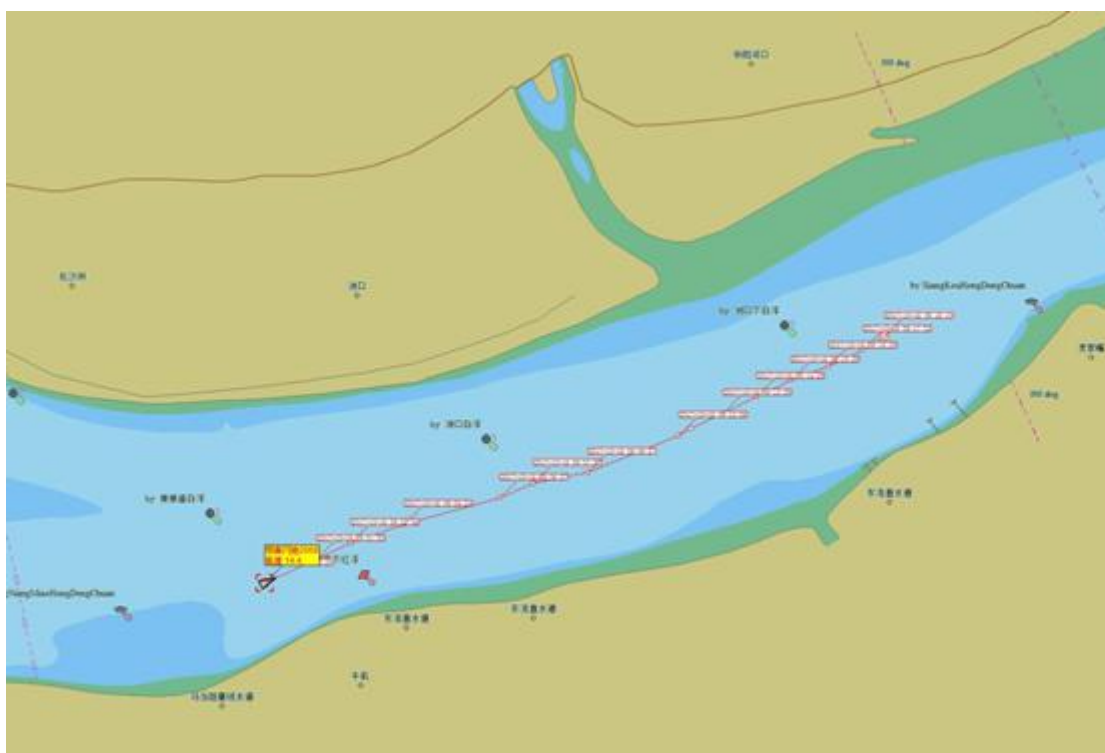


图2：事发水域AIS航迹图

四、事故经过

2017年10月15日1300时，安庆某公司丁某某、裴某某、胡某某(本航次驾驶人员)驾驶所租赁的“鄂黄冈拖2068”自安庆大渡口拖带1艘小型浮吊上行，目的港彭泽马当。

10月15日2000时在华阳港郎睿达码头靠泊过夜。

10月16日0610时开航，沿瓜子洲岔江上行，0800时抵达彭泽马当渡口，解浮吊后，掉头单放下行。胡某某驾驶船舶，裴某某协助瞭望，丁某某在休息室休息，机舱无人值班。

约0900时航经望东长江大桥时，当班驾驶人员胡某某发现风浪增大，船体受风浪影响向右侧倾斜。丁某某来到驾驶室查看情况，发现船体右倾加剧。

约0945时当班驾驶员胡某某采取向左大角度转向，加速冲滩。

约0948时，船舶翻沉，在船3人落水。

约0951时，附近锚泊的“皖淮南货1768”轮发现“鄂黄冈拖2068”轮侧翻，人员落水，随即用手机拨打12395报警，“辉强9999”轮施放救生艇，约1020时将落水船员丁某某救起，另外两人失踪。

五、事故损害情况

“鄂黄冈拖2068”轮沉没，1人死亡(胡某某)，1人失踪(裴某某)，无污染。

六、事故原因分析

(一)直接原因

“鄂黄冈拖2068”轮航行至东流水道桃树滩风浪区域时，当班驾驶人员胡某某发现风浪增大、船舶向右倾斜，采用大角度向左转向，加车向左岸冲滩，致使船舶在较短的时间内向右翻沉，应急操作不当是导致船舶迅速沉没的直接原因。

(二)间接原因

- 1.船舶所有人、经营人未为船舶配备合格足数的船员。
- 2.事发水域风浪较大，船舶驾驶人员未充分考虑本船的技术状况和水域条件，未及早采取安全水域锚泊等防范措施。
- 3.船舶的日常维护、管理不到位。

七、安全管理建议

- 1.“鄂黄冈拖 2068”轮船舶所有人、经营人要严格落实安全生产主体责任，按照相关法律法规要求，为所属船舶配足合格船员；要加强对所属船舶的安全管理，根据船舶的技术性能、船员状况、水域和水文气象条件，合理调度船舶。
- 2.船舶所有人、经营人要强化船员安全意识教育和操作技能培训，特别是对临危处置的培训，强化船员应急处置能力，确保船员在紧迫局面时不慌不乱，各种处置措施正确有效。