

# MAIR120900202001

## 鄂州“7.20”“豫周口货 XX”轮自沉事故调查报告

2020年7月20日1432时左右，周口XX水运有限公司所有的“豫周口货XX”轮（散货船，载石子，宜昌至马鞍山，在船3人）下行至长江下游沙洲水道华海船厂2#白浮下约100米、横距右岸约500米水域（长江下游航道里程约960KM处）船体中部断裂沉没，船上3人落水，其中2人被救起、1人失踪，无污染。

黄石海事局接到事故信息后，按规定程序成立了事故调查组，开展事故调查工作，形成事故调查报告如下：

### 一、事故调查取证情况

#### （一）船舶概况

船名	豫周口货 XX
船籍港	周口
船舶种类	散货船
国籍	中国
建成日期	2003年05月22日
造船地点及造船厂	武汉市华夏造船厂
改建日期	无
船舶改建厂	无
总长	86.00米
型宽	14.4m
型深	4.7m
空/满载吃水	0.750m/4.100m

总吨	1965
净吨	1100
空载排水量	692.550t
满载排水量	3763.800t
参考载货量	3000t
主机功率	300KW*2
主机型号/类型	X6170ZC-05F 柴油机
船舶所有人及其地址	周口 XX 水运有限公司、姚 XX/河南省 XX 市
船舶经营人及其地址	周口 XX 水运有限公司/河南省 XX 市

## （二）船舶证书情况

该轮持有有效的《船舶国籍证书》、《船舶最低安全配员证书》及《内河船舶检验证书簿》，《内河船舶适航证书》有效期至 2021 年 05 月 30 日，准予航行 A 级航区。

## （三）船员情况

该轮《船舶最低安全配员证书》核定的最低安全配员为 5 人，分别为内河一类船长、一类二副、一类轮机长、一类三管轮各 1 人，普通船员 1 人，连续航行时间不超过 16 小时。经查实，本航次该轮实际在船人员 3 人（持一类大副证书 2 人，普通船员 1 人），船舶配员不满足法定要求。

经调查，该轮在船人员 3 人分别为：

姚 XX，男，一类大副，证书编号：XX，签发机构：南京海事局；签发日期：2018-02-06，截止日期 2023-02-06；航线：万州---上海。

王 XX，男，一类大副，证书编号：XX；签发机构：河南省地方海事局；签发日期：2018-01-31，截止日期 2023-01-31；航线：万州---上海。

寇 XX，男，证书编号：XX，内河普通船员；签发机构：南京海事局；签发日期：2019-05-14，截止日期 2061-12-19。

事发时，姚 XX、寇 XX 在驾驶室当班。

#### （四）船公司情况

周口 XX 水运有限公司成立于 2019 年 6 月 17 日、由 6 家公司合并成立，公司管理人员 9 人，经营船舶 100 艘，运力约 8 万吨。2019 年 7 月 17 日取得《中华人民共和国水路运输许可证》，经营长江干线及支流省际普通货物运输。公司法人代表为姜 XX，共有 9 名管理人员。

2020 年 4 月 7 日，姚 XX 以人民币二百万元价格从原船主路 XX 处购得“豫周口货 XX”轮，船名未变更；并于 2020 年 4 月 10 日与周口 XX 水运有限公司签订《船舶委托经营管理合同》：周口 XX 水运有限公司占 51% 股份，姚 XX 占余下股份。“豫周口货 XX”轮由公司副经理陈 XX（股东之一）负责日常管理。

周口 XX 水运有限公司于 2020 年 7 月 21 日向周口市港航管理局提交了《关于豫周口货 XX 船在湖北省黄冈长江水域沉船情况汇报》，将沉船情况进行了报告。

#### （五）旁证

“豫周口货 XX”轮沉没后，调查组走访了两岸的船舶，寻找事故目击证人，共获得目击证人“江海 XX”轮、“长江

XX”轮证明材料 2 份、长航鄂钢码头视频影像 1 份。

通过旁证材料分析：“豫周口货 XX”轮沉没事故为自身船体中部中垂断裂而引发的自沉事故。

## 二、气象、水文及通航环境情况

### （一）气象

事故发生时气象：晴，微风，能见度良好。

### （二）水文

水位信息：汉口水位 16.66 米↑，黄石水位 16.05 米↑。

### （三）通航环境和通航秩序情况

#### 1. 设标情况

沙洲水道北岸设 7 座白浮、1 座白灯船、华海船厂专设白浮 2 座、华海船厂施工专用黄浮 1 座，南岸设 3 座塔型岸标、路家湾罐形岸标 1 座、沈家桥塔形侧面岸标 1 座、超凡物流红浮 1 座、三和桩专设红浮 1 座，黄冈长江大桥桥区白浮 4 座、红浮 3 座、进口红灯船 1 座，事发水域附近航标正常。

2. 航道情况，华海船 2# 专设白浮附近水域主航道宽约 800 米；河道宽度约 1200 米。

3. 航行规则：事发水域为分道通航水域，主航道左岸一侧为上行船舶通航分道，主航道右岸一侧为下行船舶通航分道，上、下行通航分道的宽度分别为主航道宽度的五分之二、五分之三。

#### 4. 通航秩序情况

事故时，上行 2 艘船舶，下行 3 艘船舶。

### **三、事故发生时间、地点**

#### **（一）事故发生时间**

2020年7月20日1432时左右。

#### **（二）事故发生的地点**

长江下游沙洲水道华海船厂2#白浮下约100米、横距右岸约500米水域（长江下游航道里程约960KM处）。

### **四、事故搜救经过**

2020年7月20日1432时左右，海巡艇接报立即前往救援。同时通知长航公安、航道、社会救援力量等参与救援，约1520时救援力量赶到事发水域，开展人员搜救等工作。

“江海运XX”轮立即释放船用小艇开展搜救，在沉船下游不远处发现1名落水人员并将其救起。

1434时，海巡艇在沙洲水道白灯船附近水域救起落水人员1人。

1618时，航道部门艇对沉船水域进行扫测定位，“汉道标XX”布置沉船处左右通航标。

7月21日，组织团风兴发打捞有限责任公司和团风实发打捞有限责任公司准备开展沉船打捞工作。

7月21日0830时，继续组织10余艘救助船艇及鄂州蓝天救援队等继续现场搜寻。

0845时，航道部门增派“多波束”扫测船队沉船水域进行扫测。

### **五、事故损害情况**

船体中部断裂沉没、1人失踪、所载货物全损。

## 六、事故经过

（根据 AIS 资料和现场询问笔录）

2020 年 7 月 18 日 0700 时左右，“豫周口货 XX”轮从湖北宜昌港开航下行，目的港安徽马鞍山。航速约 9 节/小时。

7 月 18 日晚上，因大雨天气，“豫周口货 XX”轮下行至荆州江陵县水域时，抛锚宿夜。

7 月 19 日 0800 时左右，“豫周口货 XX”轮起锚续航，航速约 9 节/小时。

7 月 20 日 1200 时左右，“豫周口货 XX”轮下行至白浒山水域附近，姚 XX 到驾驶室接王 XX 的班。航速约 9 节/小时。

1325 时左右，“豫周口货 XX”轮下行进入磻矶港水道。航速约 9 节/小时。

1425 时左右，“豫周口货 XX”轮下行通过黄冈长江大桥。航速约 9 节/小时。

1432 时左右，在驾驶室寇 XX 听到船舶有异常响动，就准备去检查，还未出驾驶室，船舶中部突然凹陷断裂，姚 XX 马上要寇 XX 喊在房间休息的王 XX 弃船逃生，看到躺在船上玩手机的王 XX 离开房间后，姚 XX 和寇 XX 冲出驾驶室从船尾部跳入江中。

1434 时左右，“江海运 XX”轮正在长航鄂钢码头作业，当班船员听到江面传来一声巨响，发现江中有一船断裂下沉，立即释放船用小艇开展搜救，在沉船下游不远处发现 1 名落水人员并将其救起。

1434 时左右，“海巡 XX”在沙洲水道白灯船附近水域救

起落水人员 1 人（姚 XX）。

1440 时左右，“豫周口货 XX”轮在长江下游沙洲水道华海船厂 2#白浮下约 100 米、横距右岸约 500 米水域（长江下游航道里程约 960KM 处）完全沉没。

## **七、事故损害情况**

船舶断裂沉没，1 人失踪，货物全损。

## **八、原因分析**

（一）直接原因：“豫周口货 XX”轮航行途中，船体中部突然断裂，是造成事故的直接原因。

（二）间接原因：因沉船打捞工作需要，“豫周口货 XX”轮船体被人为切割成船体中前、船中及船尾等三部分打捞出水，打捞出水的船体部分不能还原船舶发生断裂时的状况，鉴于此种情况，本次事故调查不对间接原因进行分析。

## **九、责任认定**

“豫周口货 XX”轮航行途中，船体中部突然断裂导致船舶沉没，属于单方责任事故，“豫周口货 XX”轮负此次自沉事故的全部责任。

## **十、事故教训及安全管理建议**

本次事故是一起船舶航行时因船体断裂而引发的自沉事故，事故导致 1 人失踪、船舶及货物全损，教训是深刻的。

企业安全管理薄弱，安全生产责任制落实不到位，存在“重收费，轻管理或不管理”的现象。本次事故船舶配员不足；船公司对以光租名义挂靠进来的船舶日常缺乏监管，由于船舶常年才长江干线航行作业，船公司仅仅在船员回来后

才开展相关安全培训教育，暴露出了船公司安全管理上失控、失管。

为认真吸取事故教训，防止类似事故发生，建议如下：

120900SR20210001：船公司应从此次事故中认真吸取教训，落实安全生产“企业负责”的方针，增强企业法定代表人是安全生产第一责任人的观念和认识，建立健全安全管理制度，加强船舶安全管理和日常维修保养，确保船舶配员符合国家有关法律法规要求和船舶适航。