

枞阳“7·6”“宁XXXX”轮与“豫XXXXXXX”轮碰撞事故

一、事故简况及调查情况

(一) 事故简况

2025年7月6日约1322时，“宁XXXX”轮（船舶种类：散装化学品船/油船，船长110.5米，型宽18米，始发港九江，目的港南京，装载石脑油4036吨）与“豫XXXXXXX”轮（船舶种类：干货船，船长49.8米，型宽9.8米，始发港张家港，目的港鄂州，装载铁矿石800吨）在长江干线贵池水道#257白浮（长江下游航道里程约587KM处）附近水域发生碰撞。事故造成“豫XXXXXXX”轮破损进水，“宁XXXX”轮船艏右锚掉落。本起事故未造成人员伤亡，无水域环境污染，构成一般等级（小）水上交通事故。

(二) 事故调查情况

调查组通过现场勘察事故船舶和事故水域、询问当事船舶船员、公司指定人员、调取AIS航行轨迹等，共获得：

1. 询问笔录7份(含补充笔录4份);
2. 勘查记录2份;
3. 船舶证书文书复印件2套;
4. 事故发生时AIS轨迹截图6份;
5. “宁XXXX”轮视频监控硬盘。

二、事故船舶、船员及公司概况

(一) 船舶情况

1. “宁 XXXX” 轮

表 2-1 “宁 XXXX” 轮船舶概况

船名:	宁 XXXX	海河船:	河船
船籍港:	泰州	船舶状态信息:	
船舶经营人:	南京 XXXX 运输有限公司	船舶所有人:	泰州市 XXXX 运输有限公司
船舶制造厂:	江苏 XX 船舶制造有限公司	老旧船信息:	
下次检验日期:	2026 年 02 月 16 日	检验完成日期:	2024 年 08 月 23 日
建造完工日期:	2011 年 11 月 18 日	安放龙骨日期:	2010 年 10 月 18 日
船长(米):	104.8	主机总功率:	1440
型宽(米):	18	型深(米):	6.5
船舶类型:	化学品液货船	船舶总吨位:	3840
船体材料:	钢质	船检登记机构:	中国船级社
净吨位:	2150	航区:	A 级
船舶归属类别:		入级/非入级:	入级
机动非机动:	机动	备注:	1.该船倒桅后的最大高度为 18.7m; 2.该船配备紧急逃生呼吸器 14 套; 3.货油泵为柴油机驱动, 数量: 2 台, 型号: NT6135ZCzfRx, 额定功率: 184.3kw, 额定转速: 1500r/min; 4.应急发电机限功率使用, 额定功率限为 40kw。5.甲板泡沫系统所保护甲板面积为: 61.6m ² , 规范要求灭火剂需要量为: 2919L。

2. “豫 XXXXXXXX” 轮

表 2-2 “豫 XXXXXXXX” 轮船舶概况

船名:	豫 XXXXXXXX	海河船:	河船
船籍港:	信阳	船舶状态信息:	
船舶经营人:	淮滨县 XX 船务有限责任公司	船舶所有人:	王 XX
船舶制造厂:	淮滨县 XX 船业有限公司	老旧船信息:	
下次检验日期:	2025 年 08 月 21 日	检验完成日期:	2024 年 08 月 02 日
建造完工日期:	2014 年 08 月 19 日	安放龙骨日期:	2014 年 03 月 28 日
船长(米):	47.63	主机总功率:	218
型宽(米):	9.8	型深(米):	3.49
船舶类型:	一般干货船	船舶总吨位:	517
净吨位:	289	航区:	A 级
船舶归属类别:		入级/非入级:	非入级

机动非机动：	机动	备注：
--------	----	-----

(二) 船舶证书情况

1. “宁 XXXX” 轮

“宁 XXXX” 轮法定证书齐全有效。

2. “豫 XXXXXXXX” 轮

“豫 XXXXXXXX” 轮法定证书齐全有效。

(三) 船员配备情况

1. “宁 XXXX” 轮

事故发生时实际在船 11 人，详细信息如下：

一类船长：汪 XX，持有证书：内河一类船长适任证书，
证书类别：一类，职务资格：船长。

一类大副：陈 XX，持有证书：内河一类船长适任证书，，
证书类别：一类，职务资格：船长。

一类二副：蒋 XX，持有证书：内河一类大副适任证书，
证书类别：一类，职务资格：大副。

一类三副：熊 XX，持有证书：内河一类大副适任证书，
证书类别：一类，职务资格：大副。

一类轮机长：葛 X，持有证书：内河一类轮机长适任证
书，证书类别：一类，职务资格：轮机长。

一类大管轮：张 XX，持有证书：内河一类大管轮适任证
书，证书类别：一类，职务资格：大管轮。

一类二管轮：许 X，持有证书：内河一类二管轮适任证
书，证书类别：一类，职务资格：二管轮。

普通船员：张 XX，持有证书：内河一类三管轮适任证书，

证书类别：一类，职务资格：三管轮。

普通船员：余XX，持有证书：内河普通船员适任证书，
证书类别：一、二、三类，职务资格：普通船员。

普通船员：张XX，持有证书：内河普通船员适任证书，
证书类别：一、二、三类，职务资格：普通船员。

普通船员：唐XX，持有证书：内河普通船员适任证书，
证书类别：一、二、三类。

该船《船舶最低安全配员证书》核定配员：一类船长1名、一类大副1名、一类三副1名、一类轮机长1名、一类三管轮1名、普通船员4名。附加规定：(船长和甲板部)连续航行作业时间超过16小时，须增加二副或三副1人、普通船员1人。

“宁XXXX”轮本航次实际在船人员满足船舶最低安全配员要求。

2. “豫XXXXXX”轮

事故发生时实际在船6人，详细信息如下：

二类船长：刘XX，持有证书：内河二类船长适任证书，
证书类别：二类，职务资格：船长。

二类轮机长：奚XX，持有证书：内河二类轮机长适任证书，
证书类别：二类，职务资格：轮机长。

三类船长：王XX，持有证书：内河三类船长适任证书，
证书类别：三类，职务资格：船长。

人员：王XX，无证书。

人员：洪XX，无证书。

人员：王XX，无证书。

该船《船舶最低安全配员证书》核定配员：二类驾驶员1名、二类轮机员1名。

“豫XXXXXX”轮本航次实际在船人员满足船舶最低安全配员要求。

(四) 助航设备

1. “宁XXXX”轮

B类AIS，型号：HM-5907，数量：1；

磁罗经，型号：CPT-165A，数量：1；

电子海图系统，型号：HM-5817，数量：1；

雷达1，型号：RS-1212-B，数量：1；

甚高频，型号：FT-805，数量：1；

船用扩音机，型号：HKD-50D，数量：1。

2. “豫XXXXXX”轮

导航雷达，型号：光电2040，数量：1；

探照灯，型号：E2-23，数量：1；

卫导，型号：XL-2200，数量：1；

甚高频，型号：TM-281A，数量：1；

对外扩音装置，数量：1；

(五) 船体结构

1. “宁XXXX”轮

船体材料：钢质；

结构型式：混合骨架式双壳结构；

货舱数量：20；

货舱盖型式：钢质水密；
水密横舱壁数：11；
双层底位置：Fr.6–Fr.143；
进水角位置：货泵舱门槛；
抗沉性：满足04法规08修改通报。

2. “豫XXXXXX”轮

船体材料：钢质；
结构型式：横骨架式；
货舱数量：1；
货舱盖型式：一般（无要求）；
水密横舱壁数：5；
进水角位置：机舱门槛；
抗沉性：一舱不沉。

（六）公司及管理情况

1. “宁XXXX”轮

“宁XXXX”轮船舶所有人为泰州市XXXX运输有限公司，经营范围包括内河货物运输（长江中下游干线及支流省际油船、散装化学品船、普通货船运输）；水路货物代理；意外伤害保险、责任保险、船舶保险、货物运输保险兼业代理；建筑材料销售。。

“宁XXXX”轮船舶经营人为南京XXXX运输有限公司，经营范围包括水路运输(按许可证所列范围经营)；船舶代理、货物运输代理；船舶配件销售;船舶安全咨询管理。公司《水路运输许可证》主营旅客运输、货物运输（长江中下游干线及

支流省际散装化学品船运输、长江中下游干线及支流省际成品油品船运输），有效期至 2029 年 06 月 30 日止。

2. “豫 XXXXXX” 轮

“豫 XXXXXX” 轮船舶所有人为王 XX 个人。船舶经营人为淮滨县 XX 船务有限责任公司。

公司营业执照许可经营范围：长江中下游干线及其支流省际普通货船运输。

公司《水路运输许可证》主营旅客运输、长江干线及支流省际普通货船运输，有效期至 2028 年 05 月 31 日止。

(七) 航次任务及载货情况

1. “宁 XXXX” 轮

2025 年 7 月 6 日约 0035 时，自江西九江港装载石脑油 4036 吨，出港下行，目的港：江苏南京。

2. “豫 XXXXXX” 轮

2025 年 7 月 1 日 0530 时左右，自江苏张家港装载铁矿石 800 吨，出港上行，目的港：湖北鄂州。

(八) 船旗国监督检查情况

“宁 XXXX” 轮最近一次船旗国监督检查共查 6 项缺陷（无滞留），已复查。

“豫 XXXXXX” 轮最近一次船旗国监督检查共查 6 项缺陷，未复查。

(九) 现场监督检查情况

“宁 XXXX” 轮最近一次现场监督检查，初查无缺陷。

“豫 XXXXXX” 轮最近一次现场监督检查，初查无缺陷。

(十) 船舶进出港报告情况

2025年7月5日2234时，“宁XXXX”轮向九江新港海事处申报出港，预计离港时间为7月6日0500时，目的港南京。

2025年7月1日0520时，“豫XXXXXX”轮向张家港市交通运输综合行政执法大队申报出港，预计离港时间为7月1日1020时，目的港鄂州。

三、事故发生时间和地点

时间：2025年07月06日约1322时（通过当事船舶AIS轨迹综合判定）。

地点：长江干线贵池水道#257白浮航道外水域（长江下游航道里程约587KM处）。

四、气象、水文及通航环境

(一) 气象情况

根据枞阳县气象台发布的气象信息，当日天气：晴；温度：最高温度38度，最低温度28度。

能见度：据当事人陈述事发水域2到3千米左右。

根据事故搜救时海巡艇执法人员现场观测：微风，无浪，能见度良好。

(二) 水位情况

根据长江航道局网站公布水位，当日安庆水位8.64米（落）。

(三) 通航环境

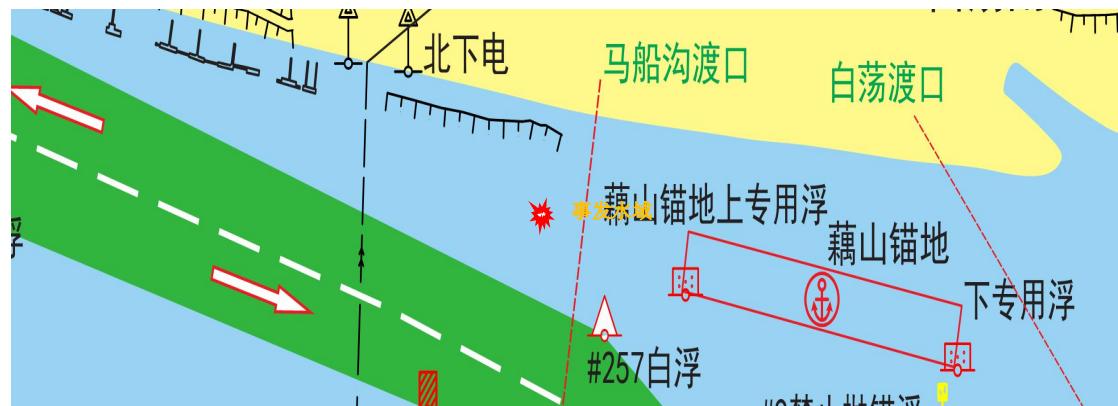


图 4-1 事发水域通航环境示意图

1. 航道情况

事故发生地点长江干线贵池水道#257 白浮航道外水域，长江下游航道里程约 587KM 处。贵池水道：上起新开沟，下至五更矶，全长 22 公里。三江口以下航道宽阔，航道顺直，新开沟以下江面逐渐展宽。

2. 水流情况

贵池水道为主航道，水流顺直，事发时流速约 1.5 米每秒。

3. 航标设置情况

事发水域附近有航标长江下游#257 红、白浮；下游左岸侧设置扫马船沟锚地黄浮。

4. 上下水船舶航法

根据《长江干线安徽至四川段船舶航行规则》，该水域船舶航行遵循分道航行、减少航路交叉、大小船舶分流原则。

5. 事发水域当时通航环境

事故发生时，该水域能见度良好，通航密度较大，上水船约 6-7 条、下水船约 2-3 条。

五、事故搜救

枞阳海事处扫帚沟执法大队先后接到附近船员和安庆海事局指挥中心报警后，立即乘海巡艇赶赴现场进行应急处置，并及时向局领导和指挥中心汇报相关情况。

1326 时，海巡艇赶往冲滩船舶所在位置，并沿途发布安全信息。

1340 时，海巡艇抵达冲滩船舶所在位置，发现一船在长江北岸岸边（上水航道外 200 米处）坐滩，船首朝向上游方向，船舶左舷部分货舱及机舱浸水，船舶尾部右舷通过缆绳与同行船舶“西马 XX”轮系固在一起。

1342 时，经询问“西马 XX”轮获悉坐滩船舶为“豫 XXXXXX”轮，船上 6 人（含 1 岁儿童一人）已被安全转移至“西马 XX”轮，事故无人员伤亡，无水域污染。

1400 时左右，执法人员先后协调过驳浮吊、打捞船、环保船等社会救助力量立即赶往现场予以施救。

1430 时左右，“打捞 XX”轮、拖轮“众威 XX”轮到达事故现场，先后用 3 根钢丝缆将“豫 XXXXXX”轮船位进行固定，固定后“豫 XXXXXX”船位相对稳定。

1750 时左右，过驳浮吊“通港 XXX”轮与过驳船“兴达 XXX”到达事故现场。

1820 时左右，召开现场事故救助协调会，研究救助方案，再次联系打捞船等救助力量，要求尽快赶到现场。

1850 时左右，经现场事故救助协调，确定下一步救助方案。

7月7日下午，众威XXXXXX、众威XXXX开始进行“豫XXXXXXX”轮过驳作业。

六、事故经过

(一) “宁XXXX”轮

2025年07月06日0035时左右，自江西九江港装载石脑油4036吨下行，目的港南京。

1215时左右，“宁XXXX”轮过#264红浮，船长离开驾驶台，由二副蒋XX掌舵，值班水手唐XX负责了望。

1250时左右，“宁XXXX”轮经过池州长江公路大桥，过了大桥后，二副蒋XX加车从左舷追越前方船舶。

1300时左右，“宁XXXX”轮下行至#258红浮，二副蒋XX，发现上水船舶多，下水船舶走的开，就把车速降来约16km/h，并用甚高频提醒周围船舶注意避让。

1315时左右，“宁XXXX”轮航向060度，航速16km/h、与航道走向成15度夹角越过上、下行通航分道分隔线，驶入上水通航分道，二副蒋XX企图调整船位未见效。（宁XXXX值班水手唐XX，约1130时左右接班负责了望，约下午一点十几分因口渴征得当班驾驶二副蒋XX同意，到一楼先上厕所后打开水，在打开水时发现本船船位横了，就赶回驾驶室。船长汪XX当时在休息，事故发生前隐约感到有点不对劲，就赶回驾驶台查看，当时事故还没有发生，汪XX接过舵几秒钟后发生碰撞）。

1316时左右，“宁XXXX”航向055度，航速16km/h，与航道走向成20度夹角。

1317时左右，“宁XXXX”航向050度，航速15.6km/h与航道走向成25度夹角。

1318时左右，“宁XXXX”轮航向044度，航速15.4km/h、与航道走向成30度夹角占用上水通航分道下行。

1319时左右，“宁XXXX”轮航向038度，航速15.4km/h、与航道走向成35度夹角下行，驶出上水通航分道，进入上水船舶习惯航路。

1320时左右，“宁XXXX”轮航向034度，航速15.4km/h、与航道走向成40度夹角。

1321时左右，“宁XXXX”轮航向030度，航速14.5km/h、与航道走向成45度夹角。

1322时左右，船长汪XX上驾驶台接舵，倒车打右舵，“宁XXXX”航向034度，“宁XXXX”轮船艏与上行船舶“豫XXXXXXX”轮左舷船中发生碰撞，球鼻艏插入“豫XXXXXXX”轮左舷。

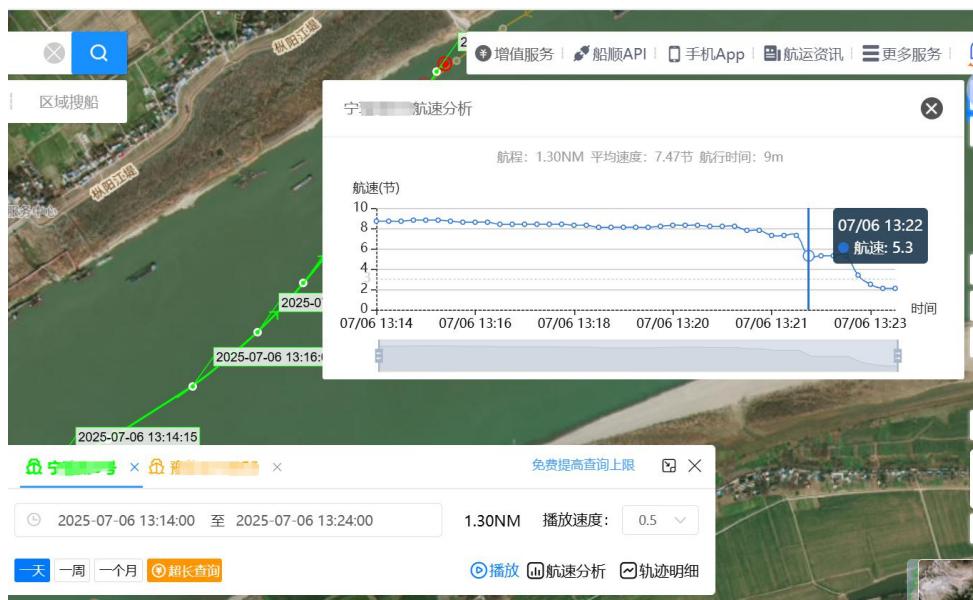


图6-1 “宁XXXX”1314时至1324时航速分析图

碰撞发生后，船长汪XX驾驶船舶在马船沟锚地水域锚

泊，并安排人员检查船舶受损情况，发现船艏右锚丢失，无其他受损情况。

（二）“豫 XXXXXXXX”轮

2025年7月1日0530时左右，自江苏张家港装载铁矿石800吨上行，目的港鄂州。

7月6日1207时左右，上行经过#254白浮，能见度良好。

1250时左右，上行经过#256白浮，船长刘XX在驾驶台当班，“豫 XXXXXXXX”轮沿白浮外上水航行。上水船密度较大，水流流速1.5米每秒，能见度良好、无风。

1315时左右，“豫 XXXXXXXX”轮船位刚过马船沟锚地上界浮，船长刘XX发现一艘重载油船（“宁 XXXX”轮）自下水航路进入上水航路。

1316时左右，“豫 XXXXXXXX”轮船长刘XX用高频与“宁 XXXX”轮联系未果。

1317时左右，“豫 XXXXXXXX”轮船长刘XX猜测来船可能要进入锚地，随即将船位向北岸调整，调整后船舶离北岸岸边约50米。

1318时左右，“豫 XXXXXXXX”轮船长刘XX用高频与“宁 XXXX”轮联系未果，遂采取以6.5km/h航速保向保速上行。

1319时左右，“豫 XXXXXXXX”轮船长刘XX用高频与“宁 XXXX”轮联系未果，直至碰撞发生。（后经电话询问附近船舶“西马 XX”和“皖枞阳 XXXXX”，当班驾驶员均称有船呼叫“宁 XXXX”轮未应答。）

1322时左右，在#257白浮上约200米处，距北岸横距50米处，“宁XXXX”轮与“豫XXXXXX”轮发生碰撞。碰撞之前“豫XXXXXX”轮船长刘XX发现“宁XXXX”轮笔直冲向本船左舷船中，江水直接从货仓漫出，船长刘XX打右满舵向北岸冲滩，约三分钟后冲滩成功。

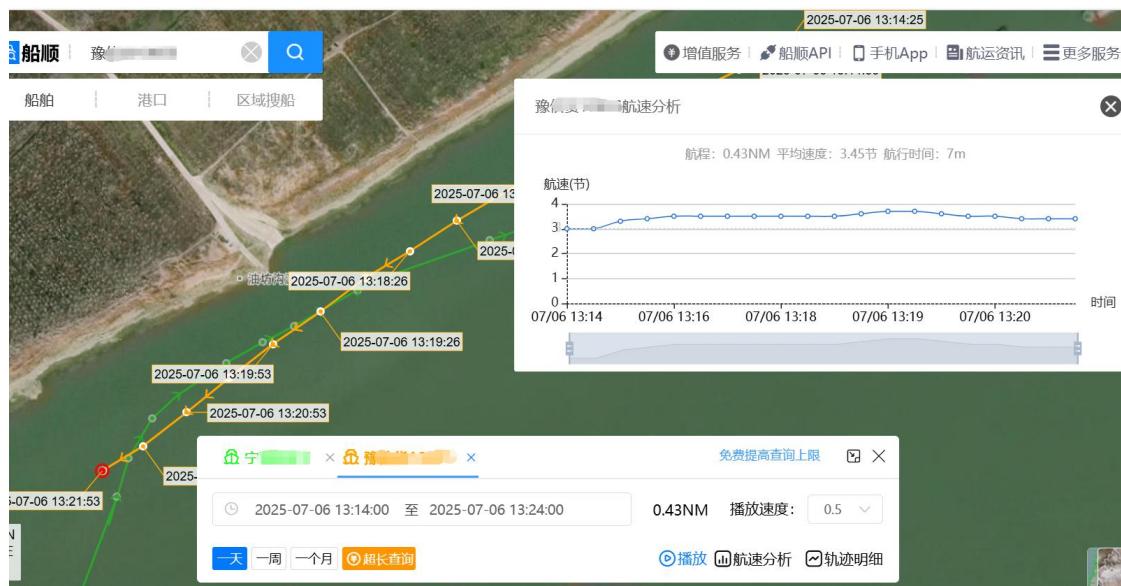


图 6-2 “豫 XXXXXX”1314 时至 1324 时航速分析图

七、事故损害情况

(一) “宁XXXX”轮

船艏右锚丢失。

(二) “豫XXXXXXX”轮

左舷船中破损进水，衡量破损口的大小情况($3.4 \times 8m$)。

八、事故原因分析

“宁XXXX”轮未按规定航路航行、未保持正规了望、未按规定保持值班、应急处置不当，“豫XXXXXX”轮在形成紧迫危险时未采取最有助于避免碰撞的行动，是造成本起事故的直接原因。南京XXXX运输有限公司指定人员日常监控计划

落实不严、船员管理较为松懈、智能监控平台建设和运行不到位，事故双方船舶船员综合素质能力欠缺，是造成本起事故的间接原因。

1. “宁XXXX”轮

(1) 未按规定航路航行。

事故发生前，“宁XXXX”轮在经过长江干线#258红浮后偏离航线进入上水航路，占用上水航路航行，并进一步穿越上水航路在上水习惯航路内与“豫XXXXXX”轮发生碰撞。当班二副采取纠正航路措施不当、不及时，长时间占用上水航路航行。其行为违反了《长江干线安徽至四川段船舶航行规则》第十一条、《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十六条、《中华人民共和国内河避碰规则》（2003修订本）第八条之规定。

(2) 未保持正规了望及甚高频守听。

事故发生前，“宁XXXX”轮值班水手脱离了望岗位，当班二副未能用视觉、听觉以及一切有效手段保持正规的了望，未随时注意周围环境和来船动态，错失最佳避让时机。

“宁XXXX”轮（甚高频电话正常开启）在“豫XXXXXX”高频多次联系情况下未回复并建立联系，未统一会让意图。其行为违反了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十七条、《中华人民共和国内河避碰规则》（2003修订本）第六条之规定。

(3) 未按规定保持值班。

事故发生前，“宁XXXX”轮二副未按照水上交通安全和

防治船舶污染的操作规则操纵、控制和管理船舶，未随时掌握船位和航速，确保本船行驶在正确的航线上，在船位严重偏离预定航线时，未及时发现并予以处置；事故发生前几分钟二副同意水手离开驾驶室，未保证驾驶值班每班至少 2 人的值班规定。其行为违反了《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》第七条第一款、第二十五条、《中华人民共和国船员条例》第十六条第（三）项之规定。

（4）应急处置不当，未采取有效避让措施。

“宁 XXXX” 轮二副在调整航向无效果的情况下未及时报告船长，未保持高度警惕，未明确、有效、及早采取防止碰撞的行动，其行为违反了《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》第二十六条，船长上汪文明上驾驶台后未采取有效的应急处置措施，其行为违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第九条之规定。

2. “豫 XXXXXX” 轮

事故发生前，“豫 XXXXXX” 轮在联系“宁 XXXX” 轮未果，来船动态不明的情况下，向左岸调整船位后随即保向保速继续上行，未对碰撞局面保持高度警惕。其行为违反了《中华人民共和国内河避碰规则》（2003 修订本）第九条之规定。

九、责任认定

综上所述，“宁 XXXX” 轮未按规定的航路航行、未按规定保持正规了望、未认真履行值班职责、应急处置不当，未采取有效避让措施，负本起事故的主要责任。“豫 XXXXXX” 轮未采取最有助于避免碰撞的行动，负本起事故的次要责

任。

十、事故处理建议

(一) 南京XXXX运输有限公司经营的“宁XXXX”轮未按照规定的航路或者航行规则航行造成一般以下等级水上交通事故，建议对该公司实施行政处罚。

(二) “宁XXXX”轮当班驾驶蒋XX当班期间，未能保持正规了望，建议对其实施行政处罚。

(三) “宁XXXX”轮船长汪XX未按照水上交通安全和防污染操作规则操纵、控制和管理船舶，建议对其实施行政处罚。

十一、安全管理建议

事故当事双方所有人、经营人、船员要认真吸取本起事故教训，加强对习近平总书记关于安全生产的重要论述的学习宣贯，切实落实安全主体责任，确保所属船舶航行安全。

(一) “宁XXXX”轮所属公司南京XXXX运输有限公司：

1. 加强船员安全管理培训工作，加强对船长、驾驶员的针对性培训，重点学习《中华人民共和国内河避碰规则》等法规规章，指导船员安全操纵、管理船舶，时刻保持正规了望，提升船员安全意识和应急水平，保障安全航行。

2. 加强船舶登轮检查工作落实。完善并落实公司登轮检查工作，重点加强设备维护保养、关键性设备的测试工作、信息传递工作记录，检查发现问题要及时整改。

3. 强化公司安全管理工作，严格落实体系要求，做好船员聘用与考核、船舶日常监控、信息传递等工作，切实保障

公司安全管理体系运行。

4. 进一步升级完善智能监控平台，确保具备 AIS 轨迹查询及回放功能、CCTV 平台无运行数据保存等功能，加强公司岸基监控人员对平台操作及使用的培训，及时处置告警信息，确保智能监控有效运行。

(二) “豫 XXXXXX” 轮及其所属淮滨县 XX 船务有限责任公司：

加强船员安全管理工作，制订完善的船员培训计划，并严格落实培训。加强对船长、驾驶员的针对性培训，重点学习《中华人民共和国内河避碰规则》等法规规章，提高船舶在遇到紧急情况下的应急处置能力。