

# 重庆“6·23”“航道XX”艇与“长兴XX”轮 碰撞事故调查报告

## 一、事故概况

### (一) 事故简况

2025年6月23日0353时许，长江XX航道局所属“航道XX”艇下行至炉子梁水道锦碛子水域时，与上行的重庆市XX有限责任公司经营的“长兴XX”轮发生碰撞，两船不同程度受损，未造成人员死亡、船舶沉没、水域环境污染。

## 二、船舶、船员及管理单位概况

### (一) 船舶主要技术数据

#### 1. “航道XX”艇

船名	航道XX
船籍港	重庆
船体材料/船舶种类	钢质/航标船
建造完工日期	2014年11月14日
航区	内河B、C级，J <sub>2</sub> 航段
总吨位/净吨位	73/21
总长	26.10m
船宽	4.60m
型深	1.60m
满/空载吃水	1.000m/0.929m
主机功率	126.00kw×2
主机型号/类型	D7A AT/柴油机
船舶所有人	长江XX航道局

#### 2. “长兴XX”轮

船名	长兴XX
----	------

船籍港	重庆
船体材料/船舶种类	钢质/自卸砂船
建造完工日期	2015年4月8日
航区	内河B、C级航区，J <sub>1</sub> 、J <sub>2</sub> 航段
总吨位/净吨位	1642/919
总长	72.00m
船宽	13.76m
型深	4.75m
满/空载吃水	4.000m/0.938m
满/空载排水量	3514.380t/726.140t
参考载货量	2750t（B、C级航区，J <sub>1</sub> 航段）
船舶干舷	764mm（B、C级航区，J <sub>1</sub> 、J <sub>2</sub> 航段）
主机功率	202.00kw×2
主机型号/类型	X6170ZC275-1/柴油机
船舶所有人/光船承租人	刘X春/重庆市XX有限责任公司

## （二）船舶证书情况

### 1. “航道XX”艇

“航道XX”艇法定证书齐全有效。

### 2. “长兴XX”轮

“长兴XX”轮法定证书齐全有效。

## （三）配员及当班船员情况

### 1. “航道XX”艇

该艇《内河船舶最低安全配员证书》核定最低配员3人（三类驾驶员、二类轮机员、普通船员各1人）。附加规定：（船长和甲板部）连续航行作业时间超过10小时，须增加驾驶员1人。

本航次“航道XX”艇实际配备5人（驾驶员、轮机长各1人，普通船员2人，航标员1人），实际配员满足《内河船舶最低安全配员

证书》的要求。

值班船员持证情况如下：

驾驶部：驾驶员王X，男，持内河二类驾驶员适任证书。事发时在驾驶室值班。

轮机部：轮机长曾X军，男，持内河二类轮机长适任证书。事发前在机舱值班，事发时在驾驶室。

## 2. “长兴XX”轮

该轮《内河船舶最低安全配员证书》核定最低配员6人（一类船长、一类大副、二类轮机员各1人，普通船员3人）。附加规定：（船长和甲板部）连续航行作业时间超过16小时，须增加三副1人。

本航次“长兴XX”轮在船船员6人（船长、大副、轮机长各1人，普通船员3人）。实际配员满足《内河船舶最低安全配员证书》要求。

值班船员持证情况如下：

驾驶部：大副吴X泽，男，持内河一类船长适任证书。事发时在驾驶室值班。

轮机部：轮机长刘X超，男，持内河二类轮机长适任证书。事发时在机舱值班。

### （四）船舶检验情况

#### 1. “航道XX”艇

“航道XX”艇于2024年10月22日，在重庆由船检部门实施年度检验，情况正常。

#### 2. “长兴XX”轮

“长兴XX”轮于2025年3月5日，在重庆由船检部门实施年度检验，情况正常。

### **(五) 船舶进出港报告及载货情况**

#### **1. “航道 XX” 艇**

经查无本航次进出港报告信息。

#### **2. “长兴 XX” 轮**

“长兴 XX” 轮于 2025 年 6 月 22 日 0331 时向海事部门申报了船舶出港报告。

### **(六) 船旗国监督检查情况**

#### **1. “航道 XX” 艇**

经查无船旗国监督检查记录。

#### **2. “长兴 XX” 轮**

“长兴 XX” 轮最近一次船旗国监督检查共查 7 项缺陷（无滞留），已复查。

### **(七) 船舶管理单位基本情况**

#### **1. “航道 XX” 艇**

“航道 XX” 艇船舶所有人为长江 XX 航道局，主要职责是规划、建设、养护和管理航道。

#### **2. “长兴 XX” 轮**

“长兴 XX” 轮船舶所有人为刘 X 春，船舶承租人重庆市 XX 有限责任公司。

重庆市 XX 有限责任公司营运范围为长江干线及其支流省际普通货物运输，有效期至 2028 年 4 月 28 日止。

### **三、事故发生的时间和地点**

事故发生时间：2025 年 6 月 23 日 0353 时许。

事故发生地点：炉子梁水道锦碛子水域。

## 四、水文、气象及通航环境情况

### （一）水位情况

据水文部门预报，当日鱼嘴水位 6.48m，太洪江水位 157.7m，寸滩流量 11400m<sup>3</sup>/s。

### （二）气象情况

经查，事发水域天气良好，无风，无雨，能见度 2km 以上。

### （三）航道及通航秩序情况

事发航段属于炉子梁水道，航道较顺直，金鸡三背至坦石坡段航道弯曲，水流较急，水势紊乱。根据《长江海事局关于发布〈长江干线安徽至四川段通航分道、推荐航路、横驶区、单向通航制水域目录〉的航行通告》（长海航通〔2025〕0001号），太洪江水位 165m 以下时，该航段设有高高老梁横驶区，横驶区范围为右岸侧锦碛子过河红浮（约 617.6km）与左岸侧夹江背过河白浮标（约 618.1km）连线上、下游各 300m 之间水域，航宽约 250m。

事发水域当时共有 3 艘船舶，其中“长兴 XX”轮在锦碛子下首沿右岸一侧上行，“航道 XX”艇沿右岸一侧下行，“C”轮在左岸坦石坡水域上行。

## 五、事故经过

### （一）“航道 XX”艇

2025 年 6 月 23 日 0345 时许，“航道 XX”艇由航道基地开航下行，在船人员 5 人，由驾驶员王 X 驾驶，轮机长曾 X 军在机舱值班，水手谭 X 龙、李 X 峰在艇艙观察，航标员杨 X 在驾驶室和王 X 聊天。

0348 时许，“航道 XX”艇下行至羊角背岸标对开河心水域（约 620.5km），航速约 32.6km/h。

0349 时许，“航道 XX”艇航行至蛤蟆石（约 620.0km），航速约 32.2km/h。

0351 时许，“航道 XX”艇下行至红花碛#1 白浮对开水域、航速约 35.0km/h。此时，“长兴 XX”轮、“C”轮均发现“航道 XX”艇，并询问其动态，“航道 XX”艇驾驶员王 X 回复“长兴 XX”轮：“是 XX 艇。你船是否过河？如果过河，就会红灯；如果没过河，就会绿灯。”“C”轮随即告知“航道 XX”艇：“我船‘C’正在划江，下来会红灯”，“航道 XX”艇驾驶员王 X 表示同意。“长兴 XX”轮联系“航道 XX”艇：“‘长兴 XX’和你会绿灯”，“航道 XX”艇未回复，继续沿右岸一侧下行。

0352 时许，“航道 XX”艇下行至铜崩子红浮（约 618.2km）下游约 100 米水域、航速约 35.9km/h。此时，在艇艙观察的水手谭 X 龙发现有 1 艘上行散货船（“长兴 XX”轮）正在靠近、未显示灯光信号，判断有碰撞危险，遂向驾驶室示意，并大喊“快跑”、向船尾撤离。同时，“长兴 XX”轮、“C”轮发现“航道 XX”艇沿右岸一侧快速下行，两轮均通过甚高频呼叫“航道 XX”艇：“XX 艇从我们两船中间过”，“航道 XX”艇未回复、继续下行，未减速。

0353 时许，在锦碛子过河红浮下首（约 617.5km），“航道 XX”艇船艙与“长兴 XX”轮船艙右侧发生碰撞、航速骤降至约 6.3km/h，碰撞时，“航道 XX”艇横距航道右边界约 48m。

## （二）“长兴 XX”轮

2025 年 6 月 22 日 0412 时许，“长兴 XX”轮从涪陵珍溪码头发航上行，目的港重庆，装载石子 2662t，艙、艙吃水均为 3.9m，在船船员 6 人。

1900 时许，“长兴 XX”轮抵达长寿荷叶坪（约 600km）水域锚泊。

2300 时许，“长兴 XX”轮从荷叶坪水域开航续上，此时由船长文 X 五操纵船舶，航行号灯正常显示，开启雷达、航道 XXIS。

6 月 23 日 0032 时许，“长兴 XX”轮航行至打梆沱（605km）水域，大副吴 X 泽接班、操纵船舶上行，文 X 五回房间休息。

0323 时许，“长兴 XX”轮上行至金鸡三背#2 过河白浮下首（约 616.1km），操左微舵、横驶至搬针梁#1 红浮上首（约 616.6km），沿右岸一侧上行，航速约 7.2km/h。

0339 时许，“长兴 XX”轮上行至石牯牛过河红浮附近水域（约 617.1km）、航速约 3.1km/h，与红浮连线横距约 10—15m。此时，该轮桅灯、左右舷灯、船首灯突然熄灭，尾灯、二楼艙部照明灯和机舱照明灯仍然正常显示。

0347 时许，“长兴 XX”轮航行至高高老梁尾（约 617.3km）、航速约 2.0km/h。此时，位于搬针梁#2 红浮（约 616.7km）上游约 200m 的上行客船“C”轮通过甚高频与“长兴 XX”轮联系“锦碛子过河后从左舷上前”，“长兴 XX”轮大副吴 X 泽回复同意。

0349 时许，“长兴 XX”轮上行至锦碛子过河红浮下首（约 617.4km）、航速约 1.6km/h，“C”轮位于“长兴 XX”轮下游约 500m 处。

0351 时许，“长兴 XX”轮大副吴 X 泽发现红花碛#1 白浮对开水域（约 619.0km）又有 1 艘开着探照灯的船舶（“航道 XX”艇）正在下行，立即通过甚高频询问其动态。“航道 XX”艇回复称“是 XX 艇”，询问“长兴 XX”轮是否过河，要求“如果过河，就会红灯；如果没过河，就会绿灯”。“C”轮也呼叫“航道 XX”艇：“我船‘C’正在划江，下来会红灯”，“航道 XX”艇同意后，“C”轮开启红闪光灯。“长兴 XX”轮随即说：“‘长兴 XX’和你会绿灯”，但未开启绿闪光灯。“航

道 XX”艇未回复。

0352 时许，“长兴 XX”轮上行至锦碛子过河红浮（约 617.6km）下游约 200m 水域、航速约 1.1km/h，“C”轮航行至左岸侧坦石坡白浮（约 617.5km）上游约 200m 水域。两轮均发现“航道 XX”艇沿右岸一侧快速下行，两轮均通过甚高频呼叫：“XX 艇从我们两船中间过。”“航道 XX”艇未回复。

此时，大副吴 X 泽目视发现“航道 XX”艇正朝“长兴 XX”轮船艏方向驶来，立即操左舵 10° 进行避让。

0353 时许，在锦碛子过河红浮下首（约 617.5km），“长兴 XX”轮船艏右侧与“航道 XX”艇船艏发生碰撞。碰撞时，“长兴 XX”轮横距航道右边界约 36m。

## 六、应急处置情况

6 月 23 日 0456 时许，重庆海事局值班室接事故报告后，立即启动应急预案，指令附近的鱼嘴海巡执法大队出艇救援，并向值班局领导报告，同时向重庆市人民政府值班室、长江海事局值班室上报事故信息。

0505 时许，“海巡 XX”抵达现场开展搜寻，并通知附近船舶加强了望，协助搜寻落水人员。

0520 时许，“航道 XX”艇落水人员谭 X 龙被长江 XX 航道处 XX 艇救起。

0522 时许，“航道 XX”艇被拖带返回航道基地靠泊完毕，4 名受伤船员送医治疗。

0529 时许，“海巡 XX”指令“长兴 XX”轮在就近安全水域锚泊，进一步检查受损情况。

0540 时许，“长兴 XX”轮安全锚泊于濠巴碛尾水域。至此，应急救援结束。

## 七、事故损失

### （一）“航道 XX”艇

艏尖舱甲板破损变形，舱内物品散落。

### （二）“长兴 XX”轮

船艏右侧护舷材破损变形。

## 八、事故原因分析

### （一）“航道 XX”艇

#### 1.疏忽了望

该艇从 XX 基地开航直至事发，驾驶员王 X 在航行中仅凭目视对周围环境和来船动态进行观察。当该艇下行至红花碛#1 白浮对开水域时，驾驶员王 X 虽通过甚高频询问“长兴 XX”轮是否过河，但未充分运用雷达、航道 XXIS、VHF 等设备判定“长兴 XX”轮航行动态，未安排航标员杨 X 协助查看雷达、航道 XXIS 等设备信息，未及早发现“长兴 XX”轮号灯显示异常，对可能的碰撞危险估计不足，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第六条的规定。同时，王 X 在开航前使用救生衣将雷达显示屏遮挡，在一定程度上妨碍了了望的正常开展。

#### 2.未采用安全航速

驾驶员王 X 夜间航行值班未保持高度警惕，在已知 2 艘船舶（“长兴 XX”轮、“C”轮）正在锦碛子水域上行的情况下，未采用适合当时航道情况和周围环境的安全航速，而是保持约 36.0km/h 的航速行驶、全程未减速，直至最终碰撞，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第七条第一款、第二款及第九条第一款的规定。

### 3.航路选择不当

根据《长江干线安徽至四川段船舶航行规则》要求，上行船在横驶区右岸侧行驶时，下行船航路应由右岸侧逐渐调整至左岸侧或航道中间。“航道XX”艇下行至红花碛#1白浮对开水域时，驾驶员王X虽与“长兴XX”“C”轮进行了联系，但仅与“C”轮协商“会红灯”，错误认定“长兴XX”轮航路与“C”轮相同，未根据前方航路需要及时将船位调整至航道中间下行，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第八条第一款的规定。

### 4.未统一会让意图

“航道XX”艇下行至红花碛#1白浮对开水域时，虽与“长兴XX”轮进行了VHF联系，但未就会让意图达成一致，也没有通过鸣放声号、显示红绿闪光灯等方式表明会让方向，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第九条第一款、第二款及第四十四条（一）项的规定。

#### （二）“长兴XX”轮

##### 1.疏忽了望

“长兴XX”轮大副吴X泽虽发现了正在红花碛#1白浮对开水域下行的“航道XX”艇，但未充分运用雷达、航道XXIS、VHF、探照灯等设备对“航道XX”艇保持关注，未及早发现“航道XX”艇沿右岸一侧下行，直至目视发现对方逼近才进行避让，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第六条的规定。同时，该轮在荷叶坪至锦碛子段夜航期间，驾驶室仅有1人值班，未按照《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》第十九条第二款的规定增配1名普通船员协助了望，在一定程度上影响了了望效果。

##### 2.未按规定显示相关信号

该轮上行至石牯牛过河红浮附近水域时，桅灯、左右舷灯、船首灯均熄灭，加之驾驶室航行灯相关指示灯被《开航前自查表》纸质材料遮挡，大副吴X泽未及时发现航行灯光信号熄灭的异常情况，进而未能及时恢复航行灯光信号，造成下行船舶仅凭目视无法判断其具体位置，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第二十八条第一款的规定。

### 3.未统一会让意图

“长兴XX”轮在发现“航道XX”艇后，大副吴X泽虽通过VHF通报了本船会让意图，但未与“航道XX”艇就会让意图达成一致，也没有开启绿闪光灯，盲目认定对方会与本船“会绿灯”，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第九条第一款、第二款及第四十四条第一款的规定。

## 九、责任认定

本起事故为涉事两船互有过失的责任事故。“航道XX”艇存在疏忽了望、未采用安全航速、航路选择不当、未统一会让意图等过失，“长兴XX”轮存在疏忽了望、未按规定显示相关信号、未统一会让意图等过失，其中“航道XX”艇疏忽了望、航路选择不当是事故发生的主要原因，“航道XX”艇负事故主要责任，“长兴XX”轮负事故次要责任；“航道XX”艇驾驶员王X是事故主要责任人，“长兴XX”轮大副吴X泽、船长文X五是事故次要责任人。

## 十一、处理建议

1.王X，“航道XX”艇驾驶员。作为当班驾驶员，未按《中华人民共和国内河避碰规则》要求操纵驾驶船舶，夜间航行期间用救生衣将雷达显示屏遮挡、未保持正规了望，建议对其实施行政处罚。

2.吴X泽，“长兴XX”轮大副。作为当班驾驶员，未按《中华人民共和国内河避碰规则》要求操纵驾驶船舶，未及时发现并处置航行灯光信号熄灭的异常情况，建议对其实施行政处罚。

3.文X五，“长兴XX”轮船长。作为保障安全的最终责任人，未履行好船舶安全管理责任，未针对船舶夜间航行的实际安排增配普通水手，未发现并纠正用《开航前自查表》纸质材料遮挡驾驶室指示灯的异常情况，建议对其实施行政处罚。

## **十二、安全管理建议**

为深刻汲取本次事故教训，防止类似事故再次发生，对“航道XX”艇管理单位及“长兴XX”轮承租公司分别提出如下安全管理建议：

### **（一）长江XX航道局**

1.深刻反思事故教训，落实安全主体责任。要认真贯彻安全生产“三管三必须”要求，进一步明确安全生产各岗位职责，确保履职到位。

2.切实开展所属船艇碰撞风险防控工作。认真对不同季节、不同水位环境下的航道船艇航行环境风险进行系统研判，结合实际制定详尽周密的风险防控举措，确保将风险状况和防控措施清晰传达至每位工作人员，并严格监督执行。

3.完善安全管理制度，确保有效运行。对航标维护、内部管理等制度开展再排查再梳理，建立健全航标失常处置、船艇动态监控、航标员资质管理、船艇进出港报告及导助航设备使用等一系列管理制度，并确保有效运行。

4.加大船艇驾驶人员教育培训力度。强化典型水上交通事故案例的分析及宣贯，定期组织开展《中华人民共和国内河避碰规则》《长江干线安徽至四川段船舶航行规则》等内容的培训、考核，提升船艇驾

驶人员的操作技能和安全意识。督促驾驶员严格遵守各项管理要求，禁止航行期间擅自关闭、遮挡船舶导助航设备。

## **(二) 重庆市XX有限责任公司**

1.严格履行光船承租人安全管理责任。按照《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》及签订的《光船租赁合同》要求，履行光船承租人安全管理职责，进一步加强船员聘任管理，规范开展新入职船员岗前培训及在船人员日常教育培训，提升风险防控的针对性、措施的有效性，强化风险防控效果跟踪，避免“租而不管”。

2.完善安全管理制度。对公司的管理制度进行再排查再梳理，完善新规临时教育、重要规定定期培训等内容的各项制度，并督促岸基人员和船员严格执行。强化船舶遵守规章制度情况的监督检查，督促其严格按照规定进行船舶进出港报告。加大安全隐患排查力度，及时发现和处置航行号灯故障，避免信号显示异常产生危险。

3.强化在船人员教育培训。组织开展《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》《中华人民共和国内河避碰规则》等内容的培训、考核，深化船员值班情况的跟踪检查，切实提升船员安全与责任意识。