

云阳“6·23”“A”自用船与“B”轮碰撞 事故调查报告

一、事故简况和调查情况

（一）事故简况

2026年6月23日0649时许，云阳县新津乡陈X安所有的“A”自用船在双江水道下岩寺水域（长江上游航道里程约290.5km，下同）横江航行期间，与上行的重庆市XX有限责任公司所属“B”轮发生碰撞，造成自用船翻覆，在船2人全部落水，其中1人死亡，构成一般等级水上交通事故。

（二）调查情况

事故发生后，重庆海事局依据内河交通事故调查处理相关规定，成立了事故调查组，及时开展了事故调查。

二、船舶概况

（一）船舶主要技术数据

1. “A”自用船

船名	A
曾用名	—
船籍港	—
船体材料/船舶种类	钢质/自用船
建造完工日期	—
航区	—
总吨位/净吨位	—
总长	9.80m
船宽	2.10m
型深	—

满/空载吃水	—
主机功率	16.18kw
主机型号/类型	ZS1115M/柴油机
船舶所有人	陈X安

2. “B”轮

船名	B
船籍港	XX
船体材料/船舶种类	钢质/散货船
建造完工日期	2025年1月7日
航区	内河A级航区，J ₁ 航段
总吨位/净吨位	2992/1675
总长	109.98m
船宽	16.26m
型深	5.30m
满/空载吃水	4.360m/0.798m
满/空载排水量	6757.007t/1075.690t
参考载货量	5620t（A级航区，J ₁ 航段） 6026t（B、C级航区，J ₂ 航段）
船舶干舷	958mm（A级航区，J ₁ 航段） 718mm（B、C级航区，J ₂ 航段）
主机功率	1103kW×2
主机型号/类型	WHM6210LC1500-1A0/柴油机
船舶所有人/经营人	重庆市XX有限责任公司

（二）船舶证书

1. “A”自用船

根据《重庆市乡镇自用船舶登记证书》记录，“A”自用船的船长13m、船宽2.4m、主机功率10kw。事发后，调查组现场勘

查，发现“A”自用船实际船长9.8m、船宽2.1m、主机功率16.18kw，与其持有的《重庆市乡镇自用船舶登记证书》记录不一致。

2. “B”轮

“B”轮法定证书齐全有效。

（三）配员及当班船员情况

1. “A”自用船

“A”自用船操作人员为陈X安和陈X林。经查，事发时陈X安在船操作。

2. “B”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、一类轮机长、一类三管轮各1人，普通船员2人）。附加规则：（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；（轮机部）连续航行作业时间超过16小时，须增加普通船员1人。

经查，本航次“B”轮实际配员满足《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：大副寿X海，男，持内河一类大副适任证书，有效期内。事发时在驾驶室值班。

轮机部：二管轮陈X，男，持内河一类二管轮适任证书，有效期内。事发时在机舱值班。

（四）船舶进出港报告及载货情况

1. “A”自用船

无船舶进出港报告记录，无载货。

2. “B” 轮

“B”轮于2026年6月20日1040时向海事部门申报了船舶出港报告，至事发水域载矿石5019t、钢材500t。

（五）船舶检验情况

1. “A” 自用船

“A”自用船最近一次年审是2025年6月12日，由云阳县新津乡综合行政执法大队实施。

2. “B” 轮

“B”轮最近一次船舶检验是2026年4月17日，由重庆市船舶检验中心有限公司XX检验处实施的临时检验，对该轮的操舵装置进行试验，情况正常。

（六）船旗国监督检查情况

1. “A” 自用船

无船旗国监督检查记录。

2. “B” 轮

“B”轮最近一次船旗国监督检查共查2项缺陷（无滞留），已复查。

（七）船舶所有人基本情况

1. “A” 自用船

自用船系陈X安个体所有。

2. “B” 轮

“B”轮船舶所有人、经营人均为重庆市XX有限责任公司。

重庆市XX有限责任公司经营范围为长江干线及其它内河省际普通货船运输，公司运行安全生产标准化。

三、事故发生的时间和地点

事故发生时间：2026年6月23日0649时。

事故发生地点：双江水道下岩寺水域。

四、水文、气象及通航环境情况

（一）水位情况

据水文部门预报，2026年6月22日0800时，万州水位147.91m，三峡坝前146.84m，入库流量16000m³/s；6月23日0800时，万州水位147.72m，三峡坝前146.46m，入库流量19800m³/s。

（二）气象情况

据重庆市云阳县气象局提供的气象实况证明，距事发水域最近的气象站点为双江应用气象观测站（约286km），其提供的气象数据：2026年6月23日06时至07时，最大风速1km/h，无降雨，能见度8km以上。

经查，事发时下岩寺水域天气良好，无风，无雨，能见度2km以上。

（三）航道及通航秩序情况

事发航段属于双江水道，河道微弯，水流平缓，该航段左岸自下而上依次设置下岩寺白浮、云阳桥左#1白浮，右岸自下而上依次设置杨家山侧面岸标、云阳桥右#1红浮，航标设置正常。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），三峡大坝上游禁航线（约49.1km）至李渡长江大桥（约547.8km）左岸侧为上行船舶通航分道、右岸侧为下行船舶通航分道，上行通航分道占航道宽度五分之二、下行占五分之三。

经查，事发时，“B”轮沿上行通航分道正常上行，“A”自用船自下岩寺公路局码头上游（约290.5km）由左岸向右岸行驶，“鸿耀XX”轮在云阳长江大桥（约291.3km）上游一侧沿下行通航分道正常下行。

五、重要事故要素认定

（一）事故时间

据“B”轮当班大副寿X海陈述，2026年6月23日0649时许船舶右舷锚链孔与自用船船艏发生碰撞，0650时许向重庆云阳海事处电话报警。

据“B”轮船艏视频显示，2026年6月23日0648时18秒，“A”自用船与“B”轮船艏部右侧基本重合，仅可见船艏部及艉部部分顶棚；0648时19秒，“A”自用船画面消失，“B”轮船艏视频监控出现抖动。经核对“B”轮船艏视频时间与北京时间一致。

据此，调查组认定：事故时间为2026年6月23日0649时许。

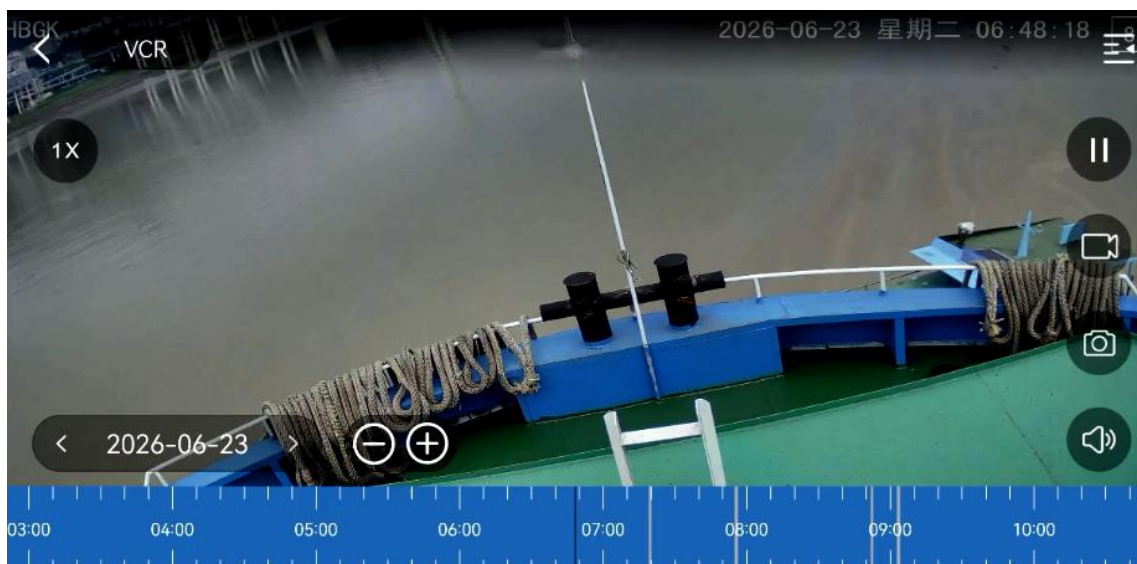


图1：“B”轮船艙视频（0648时18秒）

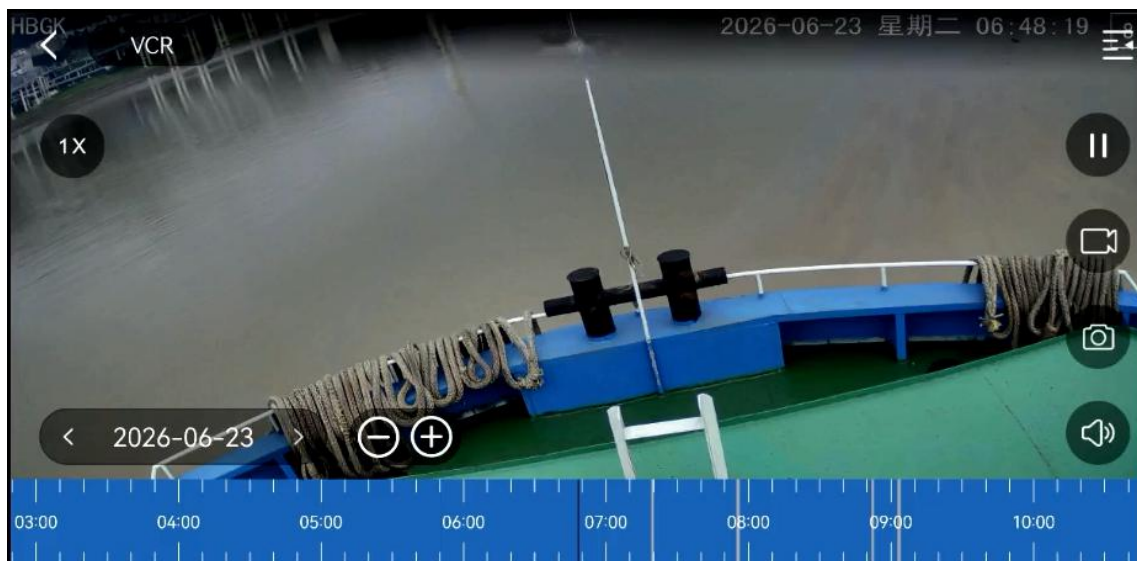


图2：“B”轮船艙视频（0648时19秒）

（二）“A”自用船航速

事发后，调查组委托中国海事局海事调查实验室对“A”自用船航速进行鉴定计算。经计算，“A”自用船自下岩寺公路局码头趸船上方河湾内（约290.5km）航行期间，航速维持在11.2km/h，碰撞前航速降至10.2km/h。

据“B”轮船艙视频显示，2026年6月23日0648时14秒，“A”

自用船艏部出现人员并实施操纵，随后船舶向右转向。

据此，调查组认定：“A”自用船正常航行时航速约11.2km/h，碰撞前航速降至10.2km/h。

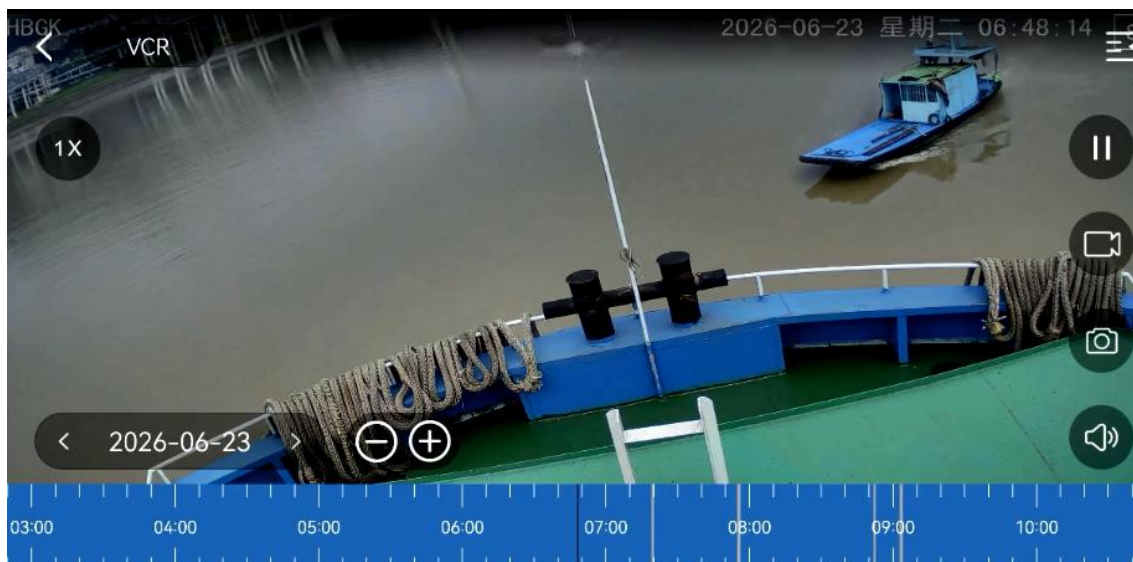


图3：“B”轮船艏视频（0648时14秒）

（三）事发位置与云阳长江大桥桥区的关系

结合“水上通航智慧监管平台”视频、“B”航行轨迹和相关人员询问笔录，调查组确认碰撞位置位于双江水道下岩寺水域、距离左岸约320m处。

事发后，调查组在碰撞位置通过海巡艇雷达扫测，发现碰撞位置距云阳长江大桥下沿约720m。根据《长江海事局桥梁通航安全管理规定》（长海通航〔2014〕384号），云阳长江大桥桥区水域范围为桥轴线上游1500m左右两岸联线与桥轴线下游600m左右两岸联线之间的水域。经查，云阳长江大桥桥面宽18.5m，故碰撞位置距离云阳长江大桥桥轴线约729m。

据此，调查组认定：碰撞位置未处于云阳长江大桥桥区水域范围内。

六、事故经过

（一）“A”自用船

2026年6月22日，陈X安与邻居周X福约定于次日（6月23日）一同前往长江边捡拾废品，商定卖废品的收入平分。

23日0600时许，陈X安离家前往下岩寺公路局码头趸船上方河湾内的“A”自用船临时停泊点（约290.5km），周X福随后也到达停泊点。0646时许，陈X安在自用船船艏操纵自用船开航（用小油门），准备横江前往右岸一侧江边捡拾废品。开航时，陈X安身穿救生衣，周X福坐在船舱内正在穿戴救生衣。

0647时许，“A”自用船航行至河湾口、距“B”轮约200m的水域，航速约11.2km/h。陈X安发现船舱内的周X福仍未穿好救生衣，遂进入船舱帮助他穿戴，未松油门、转向。此时自用船处于无人驾驶状态，保持原航速、航向继续行驶。

0648时许，“A”自用船航行河湾口外、距“B”轮约50m的水域，航速约11.2km/h。陈X安仍在船舱内帮助周X福穿戴救生衣，未听到“B”轮扩音器警示。

0648时14秒，陈X安回到船艏操纵位，周X福仍在穿戴救生衣。陈X安发现“B”轮已在附近，遂操右舵，自用船开始向右转向，航速降至10.2km/h。

0649时许，“A”自用船左舷侧与“B”轮船艏右舷锚链孔发生碰撞，随即翻覆，陈X安落入水中，周X福受困于船舱内。

（二）“B”轮

2026年6月1日，“B”轮自扬州海昌码头开航上行，开航时，

该轮载矿石5019t，艏、艉吃水分别为4.0m、3.9m，在船船员7人。6月3日，“B”轮抵达芜湖三山东汇码头，加装500t钢材后，该轮继续上行。

6月19日，“B”轮抵达宜昌临江坪锚地，普通船员代X生上船。该轮于6月21日离开临江坪锚地续上。

6月23日0400时许，“B”轮上行至云阳汤溪河口水域，航速约6.4km/h。大副寿X海在驾驶室与船长王X华交接班，随后，王X华离开驾驶室回房间休息，寿X海独自值班，船舶继续上行。

6月23日0645时许，“B”轮上行至下岩寺白浮水域（约290.1km），此时船舶使用左单车（转速约440r/min）、航速约7.2km/h。寿X海发现船艏右前方航道外水域有群众游泳，拉汽笛警示航道外游泳人员。

0646时许，“B”轮上行至下岩寺公路局码头下河公路外水域（约290.2km），航速约7.2km/h。寿X海发现公路局码头下河公路上游方向约200m的航道外水域，有一自用船（“A”）正由左岸向右岸行驶，判断与本船无碰撞危险，未采取减速、转向等避让措施。

0647时许，“B”轮上行至下岩寺公路局码头趸船外水域（约290.3km），航速约7.0km/h。寿X海发现“A”自用船位于本船右前方、距离约200m的水域，认为自用船会主动从本船船尾通过，遂未减速、转向，也未鸣放声号、扩音器警示。船舶继续上行。

0648时许，“B”轮上行至下岩寺公路局码头趸船外上方水域（约290.5km）。寿X海发现自用船持续向本船逼近，存在碰撞

风险，立即左停车、随即左倒车2s后再次停车，航速降至约6.5km/h，未转向。同时，寿X海通过扩音器警示：“自用船，把头扬起来，不要抢我船头。”

0649时许，“B”轮船艏右舷锚链孔与“A”自用船发生碰撞，自用船随即翻覆。

七、应急处置情况

2026年6月23日0650时许，重庆云阳海事处监控分中心接到“B”轮事故报告，立即调派“海巡12297”出艇救援，并向重庆海事局值班室报告。

局值班室接到事故报告后，立即启动应急预案，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。

局领导立即赶赴局值班室，指令重庆云阳海事处协调附近救援力量参与施救、核实有关情况。

0710时许，“海巡12297”抵达现场，组织附近的“C”“D”等自用船开展搜救。

0730时许，落水人员陈X安被搜救人员发现、转移上岸，随即送往医院救治。

0750时许，翻覆的“A”自用船被拖带至岸边并扶正，搜救人员在船舱内发现被困人员（周X福），后送医抢救无效死亡。至此，事故救援结束。

八、事故损失情况

“A”自用船翻覆，1人死亡。

九、事故原因分析

本事故发生于双江水道下岩寺水域，属于《长江干线安徽至四川段船舶航行规则》规定的上行船舶通航分道。事故发生前，“B”轮沿上行通航分道上行，“A”自用船由左岸至右岸横江航行，根据《中华人民共和国内河避碰规则》第十二条（一）项规定，“A”自用船作为横越船，应避让顺航道行驶的“B”轮，并不得在其前方突然和强行横越。

（一）“A”自用船

1. **未按规定操纵船舶。**自用船横江航行期间，因同船人员周X福救生衣未穿戴好，操作人员陈X安擅自离开岗位、进入船舱帮助其穿戴救生衣，致使自用船处于无人驾驶状态，直至碰撞前陈X安才返回操作岗位，但为时已晚。

2. **疏忽了望。**自用船横江航行期间，陈X安进入船舱从事与驾驶无关的其他活动，未关注“B”轮等周围船舶动态，未听到“B”轮的喊话警示，导致自用船逐渐靠近“B”轮船艏，错失了挽救危局的机会。

（二）“B”轮

应急处置不当。“B”轮当班大副寿X海发现“A”自用船后，对发生碰撞的可能性估计不足，仅采取停车，未采取持续倒车、转向等措施协助避让。

十、责任认定

本起事故为涉事两船互有过失的责任事故。“A”自用船存在未按规定操纵船舶、疏忽了望等过失，是事故发生的主要原因；

“B”轮存在应急处置不当的过失，是事故发生的次要原因。“A”自用船负事故主要责任，“B”轮负事故次要责任；“A”自用船操作人员陈X安是事故主要责任人，“B”轮大副寿X海是事故次要责任人。

十一、处理建议

对事故中负有责任的相关单位及人员，建议依法进行处理。

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，针对重庆市XX有限责任公司调查发现的问题，特提出如下安全管理建议：

（一）强化制度执行。严格落实一级水域全程跟踪、二级水域动态跟踪等管理要求，及时发现和纠正船舶异常航行行为。加强船员值班情况核查，落实“每日船舶22时至次日5时不少于2次点验”的工作要求，及时发现、督促整改驾驶室缺员值班等违法行为，确保船舶值班人数符合要求。根据船舶实际运营情况收集相关水域安全预警信息，及时传递到位，督促船舶落实落细各项安全措施。

（二）完善管理制度。对公司的管理制度进行再排查再梳理，完善重要航行规定定期培训内容，确保《中华人民共和国内河避碰规则》等重要规定学习不漏项。结合《航运企业岸基值班工作指引（1.0版）》《长江海事局关于实施通航水域分级监管的通告》等规定重新制定岸基值班制度及相关台账，明确一二级水域动态跟踪、船舶及船员异常情况纠违等具体要求。

（三）强化海机务配备。按照《国内水路运输管理规定》及公司运营实际，配备符合要求的海务管理人员，确保岸基管理能力满足实际运营活动需求。新聘符合要求的专职机务管理人员，确保总经理、机务各司其职，防止主体责任落实脱节。