

芜湖“11·9”“皖江泰 856”轮自沉事故 调查报告

2018年11月9日0202时许,马鞍山市某公司所属“皖江泰 856”轮在芜湖白茆水道#189红浮上游约450米航道外(长江下游航道里程约455公里)调头抛锚过程中船体断裂沉没。事故造成船上3人落水,其中2人获救,1人死亡。

一、船舶及船员情况

“皖江泰 856”轮:干货船,总吨位/净吨位 1803/1009,总长/船宽/型深 78.00 米/13.50 米/5.60 米,主机功率 900 千瓦。

该轮船舶登记所有人、经营人为均为马鞍山市某公司。经查,该轮于 2005 年 7 月 22 日完成建造,2018 年 8 月 21 日在芜湖港由安徽省船舶检验局(马鞍山)实施年度检验和油污改造检验,签发内河船舶适航证书和内河船舶防止油污证书,事发时该轮《内河船舶检验证书簿》、《内河船舶适航证书》等相关证书均在有效期内。

经查,事发航次该轮装载黄砂约 3000 吨,武汉开往芜湖。

该轮《船舶最低安全配员证书》核定最低配员为 5 人。经查,事发时该轮实际在船人员 3 人,不满足该轮《船舶最低安全配员证书》要求。

二、事故发生时间和地点

事故时间：2018年11月9日约0202时。

事故地点：芜湖白茆水道#189红浮上游约450米、航道外约150米处（长江下游航道里程约455公里）。

三、水文、气象及通航环境情况

（一）气象情况

芜湖气象台2018年11月9日预报：晴到多云，偏东风3级，气温7-19℃。

事发时江面能见距离3000米以上，能见度良好。

（二）水文情况

2018年11月9日，芜湖水位2.49米（落）。

（三）通航环境情况

白茆水道上起高安圩，下迄山西嘴，航道总体呈东西走向，保定圩以下右岸有大白茆沙，自三坝凸嘴至山西嘴段航道较为狭窄。

事故发生时，沉船水域周围有停泊船舶，航道船舶流量正常。

四、事故经过

2018年11月6日约1400时，“皖江泰856”轮装载黄砂约3000吨从武汉出发驶往芜湖。开航时该轮在船人员4人。

11月8日约0700时，该轮航行至#237浮，两名船员离船，1名船员上船。

11月9日约0145时，该轮下行至长江白茆水道#189红浮上约600米处，开始向右调头驶往航道外侧水域。

约0200时，该轮在航道外侧调头完毕，船位距下游#189红浮约300米、航道外约150米，轮机员在船艏准备抛锚。

约0202时，该轮在#189红浮上游约450米、航道外约150米处抛锚过程中船体中部突然断裂，船舶货舱大量进水，船舶呈中垂状态迅速下沉。船上3名船员全部落水，其中2人获救，1人死亡。

五、事故损失情况

（一）“皖江泰856”轮船体中部断裂沉没，所载约3000吨黄砂全损；

（二）船上3人全部落水，其中2人获救，1人死亡。

六、事故原因分析

（一）直接原因

货物积载不当。该轮在装载过程中货舱中部货物堆放较多，未进行均衡积载，造成货舱中部载荷较大，船舶中垂引发船体中部断裂，导致进水沉没。

（二）间接原因

公司安全管理不到位。该轮登记的船舶所有人和经营人未全面执行安全与防污染等有关规定，对船舶安全监督检查、安全教育培训和船员配备均未覆盖到“皖江泰856”轮，船公司安全管理责任未有效落实。

七、安全管理建议

（一）船舶所有人、经营人马鞍山市某公司应当严格落实安全生产主体责任，建立健全船舶安全管理制度，为所属船舶配备合格适任的船员，指导船舶合理配载。

（二）要加强船员专业技能培训，督促落实安全营运措施，尤其要加强货物装卸管理，严格执行货物装卸操作规程，防范类似事故发生。同时，应当加强应急知识培训，切实提高船员应急处置能力。

附件：“皖江泰856”轮沉没态势

