

芜湖“6.5”“A”轮与“B”轮碰撞事故调查报告

一、事故概况

2020年6月5日约0634时，安徽省无为县某船舶运输公司所属的“A”轮（本航次空载，江苏镇江驶往江西九江）上行至长江下游白茆水道#193白浮上游约500米（长江下游航道里程约463千米）航道外水域，与当涂县某航运公司所属的锚泊船“B”轮（本航次空载，江苏常州驶往安徽芜湖）发生碰撞事故。事故造成“B”轮一名船员落水死亡；“A”轮、“B”轮船体不同程度受损。构成一般等级水上交通事故。

二、事故调查取证情况

根据《内河交通安全管理条例》《内河交通事故调查处理规定》等相关法规规章规定，海事管理机构成立了事故调查组，及时开展了事故调查。

（一）船舶概况

船名	“A”轮	“B”轮
船籍港	芜湖	马鞍山
船舶种类	干货船	干货船
建造完工日期	2011-06-20	2012-06-12

总 长	87.00 米	49.80 米
船 宽	14.20 米	10.00 米
型 深	6.50 米	3.50 米
满/空载吃水	5.780m/1.998m	2.900m/0.661m
总吨位	2522	534
净吨位	1412	299
参考载货吨	A:3953.69t/B:4035.20t	A:930t/B:975t/C:975t
满载排水量	6166.673t	1186.000t
空载排水量	1968.173t	234.500t
主机功率	528 千瓦 × 2	300 千瓦
主机型号/类型	Z8170ZLCZ/柴油机	Z6170ZLCZ-6/柴油机
船舶所有人	何俊 X	吉太 X
船舶经营人	安徽省无为县某船舶运输公 司	当涂县某航运公司

（二）船舶状况

1.船舶安全检查情况。

（1）“A” 轮

船舶未提供船旗国监督检查报告；船舶协同管理平台系统查询无该轮安全检查信息。

（2）“B” 轮

船舶未提供船旗国监督检查报告；船舶协同管理平台系统查询无该轮安全检查信息。

2.船舶登记及检验情况。

(1) “A” 轮

①船舶国籍证书：有效。

②船舶所有权证书：正常。

③内河船舶检验证书簿：正常；

——内河船舶适航证书：有效；

——内河船舶载重线证书：有效；

——内河船舶防止垃圾污染证书：有效；

——内河船舶防止生活污水污染证书：有效；

——内河船舶防止油污证书：有效；

——内河船舶吨位证书：正常。

④内河船舶最低安全配员证书：有效。

⑤船舶营运证：有效。

“A”轮于2019年06月19日，在无为由安徽省船舶机构实施年度检验，检验合格。

经查，“A”轮相关证书均在有效期内。

(2) “B” 轮

①船舶国籍证书：有效。

②船舶所有权证书：正常。

③内河船舶检验证书簿：正常。

——内河船舶适航证书：有效；

——内河船舶载重线证书：有效；

- 内河船舶防止垃圾污染证书：有效；
- 内河船舶防止生活污水污染证书：有效；
- 内河船舶防止油污证书：有效；
- 内河船舶吨位证书：正常。

④内河船舶最低安全配员证书：有效。

⑤船舶营业运输证：有效。

“B”轮于2019年09月02日，在马鞍山港由安徽省船舶检验机构实施年度检验，检验合格。

经查，“B”轮相关证书均在有效期内。

3.船舶航次情况

（1）“A”轮

经查，该轮于2020年06月04日1717时，向海事部门进行出港报告，空载，吃水前0.8米/后1.5米，目的港九江。实际出港时间2020年06月04日约1223时。

（2）“B”轮

经查，该轮2020年06月01日2148时，向海事部门进行出港报告，空载，吃水前0.6米/后0.7米，目的港芜湖。实际出港时间2020年06月02日约0547时。

（三）配员及在船人员情况

1. “A”轮

《船舶最低安全配员证书》核定最低配员5人，其中一类船长1人、一类二副1人、一类轮机长1人、一类三管轮

1 人、普通船员 1 人；特别要求：（轮机部）连续航行作业时间超过 16 小时，需增加普通船员 1 人；总吨位 1000 及以上的载运集装箱的船舶甲板部在一般规定基础上须增配普通船员 1 人；（船长和甲板部）连续航行作业时间超过 16 小时，需增加三副 1 人。

经查，本航次实际在船 4 人，分别是：

何 X 胜：男，58 岁，持内河一类船长适任证书，航线/长江干线：武汉至上海，证书在有效期内；

何俊 X：男，54 岁，“A”轮船舶所有人，持内河二类船长适任证书，航线/长江干线：武汉—上海，证书在有效期内；

刘善 X：男，52 岁，持内河一类二副适任证书，航线/长江干线：武汉—上海，证书在有效期内；

刘 X 英：女，55 岁，持内河一类轮机长适任证书，证书在有效期内；

本航次连续航行时间超过 16 小时，甲板部缺一类三副 1 人，轮机部缺一类三管轮 1 人，缺普通船员 1 人，在船人员不满足《船舶最低安全配员证书》要求。

经查，事发时，“A”轮驾驶部当班人员为何 X 胜。

2. “B”轮

根据《内河船舶船员值班规则》第九条规定：船舶停泊时应当留有足以保证船舶安全的船员值班，确保满足应对可能发生的紧急情况的需要。其中，1000 总吨及以上货船和 300

总吨及以上客船停泊时应当留有一个航行班的驾驶和轮机人员值班。本航次实际在船共 2 人，分别为：

吉太 X：男，53 岁，“B”轮船船所有人，持内河三类船长适任证书，航线/九江—吴淞，证书在有效期内；

晋兴 X：女，53 岁，吉太 X 妻子，持内河二类轮机长适任证书，证书在有效期内；

该轮 534 总吨，在船人员满足配员要求。

（四）环境因素调查

1.气象情况

芜湖气象台 2020 年 6 月 5 日预报：白天到明天早晨中雨转阴，东北风微风，气温 21-27℃。

2.水文情况

2020 年 06 月 05 日（农历四月十四），汉口水位 7.48 米（涨 0.52），芜湖水位 3.60 米（涨 0.16）。

3.事发时江面能见度

根据“A”轮当班驾驶员何 X 胜调查笔录，事发时江面能见度良好，没有雨、雾等不良气况，视距约 3000 米以上。

4.事发水域通航环境

白茆水道上起高安圩，下迄山西嘴，全长约 26 千米。茅山到三山河一带江岸崩坍剧烈，抛有大量护岸石块。左岸白马洲边滩已逐年冲深，水深情况良好。保定圩以下河道右岸有大白茆沙；小洲头附近有一狭长浅滩，将水道一分为二，

南槽由于水深逐年变小，现已萎缩，北槽现为主航道。自保定圩至山西嘴段，深泓逐渐靠近左岸。白茆水道航道顺直，江面较宽，航道大致为东南西北走向，船舶航行条件良好。

《长江安徽段船舶定线制规定》规定：白茆水道实行分道通航，上、下行船舶各自靠右航行。事发时事发水域船舶流量正常，船舶航行秩序正常。

（五）管理因素调查

1. “A” 轮

经调查，“A”轮所有人為何俊X，船舶经营人为安徽省无为县某船舶运输公司。

安徽省无为县某船舶运输公司注册资本：伍拾万圆整；持有交通运输部颁发的《水路运输许可证》，有效期至2023年4月3日，主要经营长江干线中下游及支流省际普通货船运输。公司拥有船舶133艘，自有船舶38艘，公司总运力约20万吨，最大吨位约5000总吨，公司管理人员共8人，其中海务4人，机务4人。

“A”轮光船租赁情况：该船船舶所有人何俊X于2016年6月28日在海事部门申请办理“A”轮光船租赁：出租人為何俊X，船舶承租人是安徽省无为县某船舶运输公司，租期为五年，租金叁拾万圆整，起始有效期2016年6月28日至2021年6月27日。

“A”轮所有人何俊X于2018年7月18日同安徽省无为县某船舶运输公司签订《船舶挂户协议书》，协议约定船舶所有人何俊X应自觉遵守有关法律法规，负责一切债权债务的法律责任和营运期间发生的海损、商务事故、安全责任事故、船舶污染事故等。

2. “B”轮

经调查，“B”轮所有人为吉太X，船舶经营人为当涂县某航运公司。

当涂县某航运公司注册资本：叁佰伍拾万圆整，持有安徽省港航部门颁发的《国内水路运输经营许可证》，有效期至2023年1月1日，主要经营长江中下游干线及其支流省际普通货船运输。公司拥有船舶11艘，总运力7446总吨，自有船舶4艘，总吨位2498，最大吨位1733总吨，公司管理人员共5人，其中海务2人，机务2人，安全管理部门1人。

“B”轮光船租赁情况：该船船舶所有人吉太X2019年9月2日在安徽省马鞍山市地方海事部门申请办理“B”轮光船租赁：出租人为吉太X，船舶承租人是当涂县某航运公司，租期为十年，租金每年叁万圆整，起始有效期2019年9月2日至2029年9月1日。

“B”轮所有人吉太X于2019年9月2日同当涂县某航运公司签订《船舶挂户协议》，协议约定船舶所有人吉太X负责船舶的日常运营管理。

三、重要事故要素认定

（一）事故时间：2020年6月5日约0634时。认定理由：

1. VTS 监控视频回放显示：约2020年6月5日约0634时，“A”轮与“B”轮雷达回波图像重合。
- 2.事故双方当事人的陈述。

（二）事故地点：长江下游白茆水道#193白浮上约500米，距左岸水沫线约60米、横距#193白浮与#194白浮联线约500米（长江下游航道里程约463千米）航道外水域。认定理由：

- 1.根据 VTS 监控视频回放显示 “B” 轮船艏位置。
- 2.海事部门事故现场勘查。

四、事故经过

（一）“A”轮

2020年6月4日约1223时，该轮空载由镇江港#116浮水域始发上行，目的港九江。

2020年6月5日约0100时，当班驾驶员刘善X驾驶该轮上行至马鞍山长江公路大桥水域，航速9.26公里/小时。

约0236时，上行至东西梁山电塔连线水域，航速9.07公里/小时。

约0401时，上行通过芜湖长江大桥，航速8.33公里/小时。

约 0412 时，上行至芜湖华谊化工码头前沿水域时，航速 8.89 公里/小时。

约 0510 时，该轮上行过山西嘴水域。

约 0600 时，上行至三坝塔型侧面岸标水域，刘善 X 交班给何 X 胜。

约 0617 时，上行过大河圩塔型侧面岸标水域，该轮在白浮与左岸之间缓流上行。

约 0622 时，发现前方几艘锚泊船，向左调向避让。

约 0631 时，通过锚泊船水域，向右调向继续上行。

约 0634 时，船舶上行至白茆水道#193 白浮上约 500 米水域，航速约 9 公里/小时，船舶艏部与航道外锚泊船“B”轮左艉部发生碰撞。

约 0640 时，当班驾驶何 X 胜操纵船舶沿“B”轮左舷侧上行，在“B”轮前方约 300 米处抛锚。

约 0650 时，船舶放自备筏对落水船员开展救助，并电话向芜湖交管中心电话报警。

（二）“B”轮

2020 年 6 月 2 日约 0547 时，该轮自江苏常州帝尔斯码头卸空开航，目的港安徽芜湖。

2020 年 6 月 3 日约 1907 时，船位至芜湖大桥水域，航速约 8.5 公里/小时，船舶正常上行。

2020年6月3日约2202时，船舶上行至长江白茆水道#193白浮水域（长江下游白茆水道#193白浮上游约500米，距左岸水沫线约60米、横距#193白浮与#194白浮联线约500米（长江下游航道里程约463公里）航道外水域）处临时锚泊。期间该轮一直在该水域锚泊至事故发生。

6月5日清晨，轮机员晋兴X在后舱室生活区准备做早饭。碰撞前，船员吉太X在船艏发现一上行船向本轮驶来，遂向来船呼喊。

2020年6月5日约0634时，上行船“A”轮与该轮发生碰撞，船员吉太X落水。

五、应急处置和搜救情况

2020年6月5日约0652时，海事部门接到事故报告后，立即启动应急预案，指令大队海巡艇赶赴事故现场进行搜救，不间断发布安全提示，同时向局领导及上级有关部门报告。赶往现场组织施救工作，指令海巡艇在下游水域开展搜寻，指令相关海事处开展人员搜寻。

约0718时，海巡艇到达事故水域开展落水人员搜寻，发布航行警告，组织“豫信货XX”“溧水机XX”“金宝XX”“皖六航XX”等及2艘小渔船在附近江面搜寻。

约1315时，“A”轮、“B”轮在海事部门现场维护下，移泊至中夹口下停泊区。

6月7日，在裕溪口水道#6红浮水域发现吉太X遗体。至

此，搜救工作结束。

六、事故损失情况

（一）“A”轮

船艏右侧水线上约2米处有长约2米撕裂，最大开口处约0.3米，局部凹陷变形。



（二）“B”轮

1. 一名船员落水死亡。名单详见附件1
2. 船舶左舷尾部舷墙转角处挤压开裂变形。
3. 生活舱、厨房等舱室部分物品受碰撞撞击倒落，部分损坏。

七、事故原因分析

（一）直接原因

“A”轮当班驾驶员在航行中未保持正规了望，未按规定航路航行；“B”轮锚泊期间未保持正规了望，是造成船舶碰撞事故的直接原因。

1. “A”轮

(1) 未按规定航路航行。本次事故中“A”轮上行至白茆水道大河圩塔型侧面岸标水域后选择沿白浮与左岸之间水域近岸上行，导致与航道外锚泊船舶形成碰撞危险局面，是造成本次碰撞事故发生的直接原因；

(2) 未保持正规了望。值班驾驶员何X胜航行中未能对周围环境和船舶锚泊状态保持正规了望，未及时发现前方锚泊船，对碰撞危险未做出充分的估计，是造成本次碰撞事故发生的另一直接原因。

2. “B”轮

锚泊期间未保持正规了望。本次事故中该轮锚泊期间，值班船员未保持正规了望，在船舶出现危险局面时未采取有效措施，是导致本次碰撞事故发生的直接原因。

(二) 间接原因

“A”轮所配船员数量低于船舶最低安全配员证书规定的定额要求。本航次该轮实际在船4人，按照《船舶最低安全配员证书》核定和该船本航次连续航行时间超过16小时要求，不满足最低配员的要求，是造成本次碰撞事故的间接原因。

八、事故责任认定

经调查，调查组认定事故双方在本次事故中均存在过失行为，综合上述原因分析，双方事故责任认定如下：

“A”轮：本次航行过程中，该轮未按规定航路航行，

未保持正规了望和船舶配员不足，违反了《长江安徽段船舶定线制规定》（2019）第十条、第十三条、二十九条第四款，《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第六条第三项、第十五条第一款和《中华人民共和国内河避碰规则》第六条之规定，负本次事故的主要责任。

“B”轮：锚泊期间未保持正规了望，违反了《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》第三十四条第（二）项之规定，负本次事故的次要责任。

九、处理建议

（一）“A”轮驾驶员何X胜：未按规定航路驾驶船舶航行，未保持正规了望，导致与“B”轮发生碰撞、造成1人死亡，对事故的发生负有责任，建议按有关规定予以行政处罚，并移送司法机关对其是否涉嫌犯罪进一步调查。

（二）“A”轮所有人或者经营人未按要求为“A”轮配备足额适任的船员，对事故的发生负有责任，建议予以行政处罚。

（三）“B”轮船长吉太X：作为事发时的值班人员，在船舶锚泊期间未保持正规了望，对事故发生负有责任。鉴于其在本次事故中死亡，建议发证机关注销其船员适任证书。

十、安全管理建议

为了深刻吸取事故教训,防止类似事故再次发生,对“A”轮所属航运公司及“B”轮所属航运公司提出以下安全管理

建议：

“A”轮所属航运公司：加强对公司所属船舶、船员的管理，按照有关规定为船舶配备足额、适任的船员。认真分析本起事故发生原因，吸取事故教训，将本起事故情况通报本公司所经营船舶，同时强化船员的安全教育和培训，督促船员在航行、停泊和作业中，严格遵守《长江安徽段船舶定线制规定（2019）》、《中华人民共和国内河避碰规则》等相关规定。

“B”轮所属航运公司：公司应加强对所属船员水上安全知识教育，强化船员水上安全意识，强化船员应急技能培训，提高船员应急处置能力，防止类似事故再次发生。开展内部安全管理自查，加大日常检查监控力度，及时消除船舶安全隐患，杜绝类似事故的再次发生。