

# 安庆“3·3”“皖 XXXXXX”轮自沉事故 调查报告

## 一、事故简况和调查情况

### （一）事故简况

2025年3月3日约0141时，徐某个人所有、安徽省阜南县XX航运有限公司经营的“皖 XXXXXX”轮（黄石至盐城）载运瓜片（石子）1938吨，在长江下游东流直水道（航道里程约706km）娘娘庙红浮下游约675m、横距航道右侧边界约154m航道外水域抛锚避风过程中沉没。事故造成在船2人死亡，未造成水域污染。

按照《水上交通事故统计办法》等相关规定，构成一般等级水上交通事故。

### （二）调查取证情况

调查组通过现场勘测，询问事发时段过往及附近锚泊船舶船员，收集相关气象、水文、航道信息，调取船舶载货证明材料、AIS轨迹、VTS系统轨迹回放、船舶航经水域智能卡口影像资料、公安“天网”监控影像记录，开展公司调查，收集船舶及船员证书，形成调查报告。

## 二、船舶、船员及经营人概况

### （一）船舶技术资料

船名	皖 XXXXXX
船籍港	阜阳

国 籍	中国
船舶种类	干货船
建造完工日期	2012 年 12 月 30 日
船舶制造厂	淮滨 XXX 船舶修造有限责任公司
总 长	66.10
船 宽	11.50
型 深	4.15
空载吃水	0.8
满载吃水	3.52
总吨位	981
净吨位	549
参考载重吨	A: 1700; B: 1800; C: 1800
主机功率	436KW
主机型号/类型	X6170ZC296-1; 柴油机
船舶所有人	徐某
船舶经营人	安徽省阜南县 XX 航运有限公司

### (二) 主要助航设备

“皖 XXXXXX”轮《内河船舶安全与环保证书》记载主要航行设备：**B**类自动识别系统、测深仪、导航雷达、倾斜指示器、双筒望远镜、探照灯、卫导各**1**台，号笛**1**只、号钟**1**个，信号灯按船舶检验规范要求配备**10**个，**VHF**无线电装置**1**台、对外扩音装置**1**台。

### (三) 船舶证书

“皖 XXXXXX”轮所持船舶证书均有效。

#### (四) 配员及当班船员

“皖 XXXXXX”轮本航次实际配员 2 人（船长徐某、轮机员胡某）。

船长徐某，男，持内河二类船长适任证书。

轮机员胡某，女，持内河二类轮机员适任证书。

该轮《内河船舶最低安全配员证书》核定最低配员 3 人（二类船长 1 名；二类驾驶员 1 名，二类轮机员 1 名）。该船（船长和甲板部）连续航行作业时间超过 16 小时，须增加驾驶员 1 人；（船长和甲板部）连续航行作业时间不超过 10 小时或定线航行航程不超过 100 公里的船舶可减免驾驶员 1 人。

#### (五) 船舶所有人、经营人

“皖 XXXXXX”轮船舶所有人为船长徐某。徐某籍贯安徽阜南，与轮机员胡某是夫妻关系。

船舶经营人为安徽省阜南县 XX 航运有限公司，成立于 2005 年 05 月 25 日，为非体系公司，法定代表人为张某。经营范围包括许可经营项目：长江干线及支流省际普通货船运输；一般经营项目：船务代理、船舶、船员证件代理、船员培训，船舶交易、船舶租赁企业管理咨询、企业管理培训。公司共有船舶 81 艘，均为非体系船舶，其中自有船舶 31 艘，挂靠船舶 50 艘，“皖 XXXXXX”轮为挂靠船舶。

经调查，公司安全管理存在以下问题：

1、岸基人员从业资历欠缺。公司配备 3 名海务管理人员、3 名机务管理人员，其中 2 名海务人员、3 名机务人员

未在公司，未出示资质证书，1名海务人员持有船长证书，但从未有在船任职经历，不具备海务从业资历要求。

2、对船舶“代而不管”现象突出。公司虽建立了培训教育、监督检查、船舶跟踪、信息发布、应急处置等安全管理制度和台账，但存在制度和落实“两张皮”现象。2024年以来，公司未对涉事船舶开展监督检查，未对涉事船员开展针对风灾风险防控和应急处置等方面的培训教育；公司仅收集并向船舶传递阜阳地区发布的预警信息，未覆盖公司经营船舶航经水域的安全预警信息，且预警信息发布后，公司未跟踪督促船舶落实安全风险防范措施；公司与船舶安全管理协议过期超过1年，安全责任和权力未予以明确。

#### （六）载货及航次情况

2025年03月01日，“皖XXXXXX”轮在湖北阳新县装载瓜片1938吨，货物散装平舱、加盖舱布，船舶申报前吃水3.2m、后吃水3.3m。该轮证书核定满载吃水为3.52m。九江水域智能卡口照片显示，船舶航经狗头吼时前吃水3.6m、后吃水3.4m。经现场勘验，该船B级航区实际载重线值为600mm，与核定载重线值基本一致。船舶未超载。

03月02日0623时，由黄石黄颡口开航，目的港是盐城内河港东台港区。

从报港信息看，该轮装载矿石、煤炭等散货，从事长江干线内河运输。

#### （七）船旗国监督检查情况

“皖XXXXXX”轮最近一次船旗国监督检查于2023年03月30日，缺陷与事故无关。

#### （八）现场监督检查情况

“皖XXXXXX”轮最近一次现场监督检查于2024年11月21日，现场监督报告零缺陷。

#### （九）船舶检验情况

“皖XXXXXX”轮于2024年10月10日在黄冈港进行了换证检验、船底外部检查，并签发了《内河船舶安全与环保证书》。

#### （十）船舶进出港报告情况

2025年03月01日2027时，“皖XXXXXX”轮向阳新县交通运输局申报出港，预离港时间2025年03月02日0527时，装载砂石1800吨，目的港盐城内河港东台港区。

“皖XXXXXX”轮出港申报信息中，货物装载数量与实际装载数量不一致，涉嫌船舶未按规定报告进出港信息违法行为。

### 三、事故发生时间和地点

事故时间：2025年03月03日0141时（根据该轮AIS信号消失时间确定）。

事故地点：长江下游东流直水道（航道里程706公里）娘娘庙红浮下游675m、横距航道右侧边界154m航道外水域。

### 四、气象、水文及通航环境

### (一) 气象情况

安庆气象台 2025 年 03 月 02 日 0829 时发布寒潮黄色预警。03 月 02 日 1754 时发布强对流黄色预警。03 月 03 日 0310 时发布强对流黄色预警：“6 小时内将出现雷电活动，并可能伴有雷暴大风、短时强降水等强对流天气”。

池州气象台预报：2025 年 03 月 02 日下午到夜里，东至县天气为多云转阴有雷阵雨，西南风转东北风 5-6 级，雷雨时 8-9 级，气温 6-29℃。03 月 03 日天气为中等雷阵雨转小雨，东北风 5-6 级转 3-4 级，气温 2-10℃。

彭泽县气象台 2025 年 03 月 01 日 1144 时发布大风蓝色预警：预计未来 24 小时内，彭泽县江湖水面、平原河谷和高海拔山区阵风可达 7-8 级。03 月 02 日 11 时 25 分，继续发布大风蓝色预警。03 月 03 日 1638 时发布雷电黄色预警。

安庆海事局于 2025 年 03 月 02 日 0829 时发布气象类寒潮大风三级(黄色)水上交通安全预警(安庆局预【2025】006 号)。2025 年 03 月 02 日 1754 时发布气象类强对流三级(黄色)水上交通安全预警(安庆局预【2025】007 号)。2025 年 03 月 03 日 0310 时继续发布气象类强对流三级(黄色)水上交通安全预警(安庆局预【2025】008 号)。以上预警范围均为长江下游马阻水道与大通水道之间水域。



图 1 事发水域风向和水流方向示意图

据询问航经、锚泊事发水域附近船舶的船员，事发当时有短时强降雨天气，风向东北，阵风 7~8 级，风向与水流方向形成较大夹角，产生 2~3m 高大浪。

据安庆海事局执法人员所述，事发水域（娘娘庙红浮至娘娘庙下红浮之间，长江下游航道里程约 705 公里—707 公里）为风浪区，受沿岸地形和娘娘庙附近水下礁石影响，实际风力往往较天气预报要高 1-2 级，不适宜抛锚避风。

## （二）水文情况

2025 年 03 月 01 日至 03 日，安庆水位分别 1.85m、1.92m、1.89m，水位呈小幅波动涨落态势。

根据现场测量，03 月 03 日，沉船位置实际水深为 7.0m。

事发水域水流平顺，现场实测流速 0.70~0.80m/s，水流流向与航道走向基本一致。

## （三）航道情况



8.68m;

“新 XXXXX”轮，船长 103.85m，船宽 17.35m，型深 7.86m;

“惠 XXXXX”轮，船长 100.8m，船宽 16.8m，型深 8.0m;

“皖 XX”轮，船长 108.0m，船宽 18.0m，型深 7.26m。

以上船舶抗风浪能力均强于“皖 XXXXXX”轮。

2、附近锚泊船有 3 艘，分别为：

“豫 XXXX”轮（南岸，在事故船上游 535m），船长 99.8m，船宽 16.2m，型深 6.2m，载货 5600 吨。

“华 XXXX”轮（南岸，在事故船下游 960m），船长 54.8m，船宽 10.58m，型深 3.48m，载货 1100 吨。

“福 XXXXX”轮（北岸，距离事故船约 1.38km），船长 66.5m，船宽 11.5m，型深 4.2m，载货 1550 吨。

事发时，同处于风浪区的“豫 XXXX”轮抗风浪能力强于“皖 XXXXXX”轮；而与“皖 XXXXXX”轮抗风浪能力相当的“华 XXXX”轮、“福 XXXXX”轮，均未处于风浪区。

## 五、事故经过

根据事发水域其他船舶旁证、勘验笔录，结合 AIS、VTS 轨迹回放记录及沿途智能卡口影像、公安“天网”监控影像资料等，事故经过如下：

2025 年 03 月 02 日 0623 时，“皖 XXXXXX”轮载运石子 1938 吨从黄石黄颡港开航，目的港盐城东台。

0922 时，过黄石武穴长江大桥。

1000 时，过九江狗头矶。

2039 时，过马当山侧面岸标（下游航道里程约 716 公里处），航速 9.26km/h，航向 351°，沿马阻水道继续下行。

2109 时，船长徐某接到“福 XXXXX”轮（下行刚过小孤山水域，下游航道里程约 730 公里处）船长魏某电话询问“前面是否起风，风大不大”，回复为“刚起风，风有点大”，随后魏某问“是否要停”，回复为“要停，先开开看”。

2119 时，过全兴洲侧面岸标（下游航道里程约 710 公里处），航速 9.45 km/h，航向 55.8°，继续下行。

2139 时，船位在娘娘庙红浮（下游航道里程约 707 公里处）上约 200 米处，航速 7.78 km/h，航向 71.6°，横距下行航道边线内约 20 米。

2148 时，船位距娘娘庙红浮下约 600 米，航速 3.51km/h，航向 69.4°，拟转向进入航道外锚泊避风。

2217 时，船位距娘娘庙红浮下约 650 米、横距下水航道边线外约 50 米处，抛锚完毕。未向安庆船舶交管中心报告。自抛锚完毕至 03 月 03 日 0100 时，船位在锚位附近小幅偏荡。

03 月 03 日约 0100-0138 时，风浪加大，船舶走锚，船位逐渐向下游、南岸方向偏移。如下图：

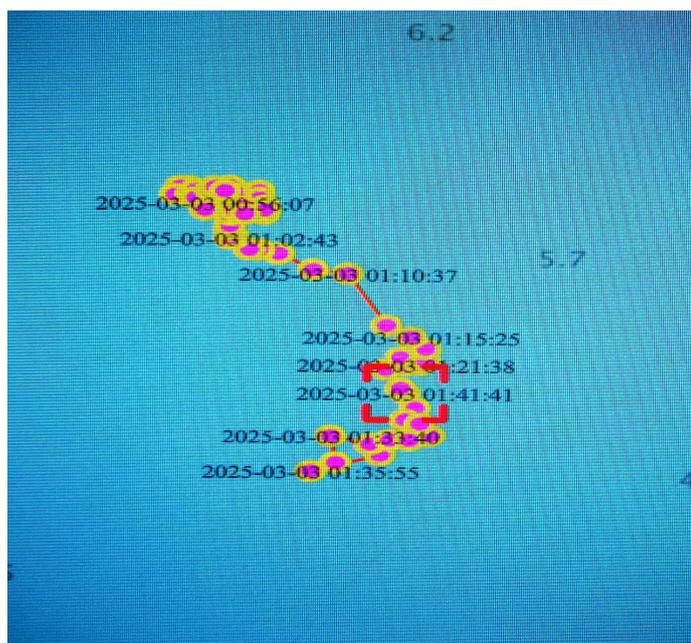


图3 “皖XXXXXX” AIS 轨迹回放图

0130 时，船长（徐某）打手电筒从船尾向船首巡查，货舱、机舱受风浪影响进水加剧。

0136 时，徐某给“福XXXXX”轮魏某打电话：“我机子发不起来，遇到危险了，帮我叫海事出来”，魏某问：“在什么位置，有没有动”，徐某答：“没有动”。整个通话记录时长为 44 秒。随后，魏某拨打 12395 报警，0140 时拨打 0556-12395 报警，至 0637 时先后 16 次电话呼叫徐某，均未接通。

0138 时，在船 2 名船员弃船逃生。

0141 时，该轮 AIS 信号消失。船位位于娘娘庙红浮下游约 675 米、横距下行航道边线约 154 米处航道外水域。

0200 时，该轮 VTS 雷达信号消失。

0625 时，交管中心值班员联系下行船“康盛 XX”轮得知，在娘娘庙红浮下游有疑似船楼露出水面。

0659 时，华阳海事处执法人员在娘娘庙红浮下游约 675

米南岸航道外发现沉船痕迹。

0857 时，彭泽县公安局水上分局通过拉网式排查，在沉船位置下游约 500m 处岸边发现 2 名落水人员（一男一女）拥抱在一起，女性穿红色救生衣。后经公安认定，为“皖 XXXXXX”轮的 2 名船员徐某和胡某，均已死亡。

## 六、应急处置情况

2025 年 03 月 03 日 0140 时，安庆海事局交管中心接“福 XXXXX”轮报告：“皖 XXXXXX”轮在华阳河口南岸锚泊，因机器启动不了，有危险，委托其帮忙报警。通话时间 1 分 46 秒。值班人员接报后多次通过电话、VHF 与“皖 XXXXXX”轮联系无果。交管中心电话通知华阳海事处华阳海巡执法大队出艇前往现场处置。

0214-0625 时，海巡艇持续在东流直水道搜寻，海事人员多次通过高频、电话联系附近水域锚泊船及过往船舶协助搜寻。

0625 时发现沉船，交管中心立即区播通知附近船舶注意避让沉船并协助搜寻落水人员，调派东流海事处执法人员沿东流直水道南岸搜寻落水人员，联系打捞救助力量前往事故水域开展施救，协调航道部门在沉船水域设置沉船浮标，协调彭泽县公安局水上分局协助开展失踪人员搜救。

0926 时，接彭泽县公安局水上分局来电称在沉船下游约 500m 岸边发现 2 名死者，经确认为事故船舶船员。

1000 时，彭泽县委、县政府主要领导抵达现场，召开事故处置现场工作会。

1422 时，航道部门在沉船水域设置警示黄浮 1 座。

## 七、事故损失情况

- 1、“皖 XXXXXX”轮沉没，造成经济损失约 60 万元。
- 2、船上 2 名船员弃船后在自救过程中死亡。
- 3、所载 1938 吨瓜片随船落江，造成经济损失约 20 万元。

## 八、事故原因分析

因 2 名当事船员均在本起事故中死亡，无法取得直接证据。经综合分析旁证人员询问笔录、调取船舶 AIS 轨迹、VTS 轨迹回放、智能卡口影像、公安机关“天网”监控视频等证据材料，并结合事发水域通航环境，调查组认定：

### （一）直接原因

1、“皖 XXXXXX”轮船长徐某对所经航线的通航环境不熟悉，选择在娘娘庙大风浪区抛锚，避风锚泊地点选择不当。

2、“皖 XXXXXX”轮当班船员在锚泊过程中，未按照恶劣天气关键性操作要求，采取锁闭机舱水密门、备车等安全操作，风险防范措施落实不力。

3、“皖 XXXXXX”轮当班船员对该轮在恶劣气况下货舱无密封舱盖容易进水的风险估计不足，未加强安全巡查，未及早发现危险局面。

当遭遇到大风浪(东北风阵风 7-8 级，浪高 2~3m)时，船舶失控打横，船位发生偏移。货舱围板最高处距水线垂直距离约 1.5 米，两舷机舱水密门均未锁闭，在大风浪（浪高约 2~3 米）中江水不断涌入货舱和机舱，导致船舶逐渐下

沉。受艙部排烟管进水影响，主机无法启动，无法采取顶风、冲滩、驶离等有效应急处置措施。随着货舱、机舱持续进水，船舶最终失去储备浮力坐沉在航道外。

## （二）间接原因

航运公司安全管理主体责任落实不到位，对代管船舶“代而不管”，未针对航线存在的安全风险开展船员培训教育，未收集并向船舶传递航经水域的预警信息，未督促船舶落实恶劣气况风险防范举措，未对船舶实施有效监控。

## 九、责任认定

本起事故是一起单船责任事故，“皖 XXXXXX”轮应负本起事故的全部责任。

## 十、处理意见

1、“皖 XXXXXX”轮船长徐某、轮机员胡某未落实船舶安全管理责任。违反了《中华人民共和国船员条例》第十六条第二项、第三项之规定，造成船舶沉没，在船 2 人死亡，涉嫌重大责任事故罪。鉴于当事船员在事故中死亡，建议免于追究其行政及刑事责任。

2、安徽省阜南县 XX 航运有限公司未落实安全生产主体责任，未加强对经营船舶的安全管理。违反了《中华人民共和国安全生产法》。建议安庆海事局将该公司的违法行为通报阜阳市交通运输局，由其督促阜南县交通运输局调查处理。调查发现该公司作为经营人违反《内河交通安全管理条例》的其他违法行为，建议由安庆海事局调查处理。

## 十一、安全管理建议

### （一）安徽省阜南县 XX 航运有限公司

1、深刻吸取事故教训，举一反三开展公司安全管理自查自纠，进一步完善船员培训、双重预防、日常检查、信息传递、应急处置等方面的安全制度，并严格落实。

2、开展公司海机务管理人员资质、资历自查整改，强化公司岸基管理人员的聘用、考核管理，持续提升岸基人员的安全意识和管理水平。

3、主要负责人带队定期开展风险隐患排查，强化重大风险防控和重大隐患整改，切实落实安全生产第一责任。

4、积极开展公司安全管理信息化建设，安装船岸智能视频监控系统，强化对经营船舶的监控，确保船舶安全运营。

### （二）阜阳市交通运输局

进一步落实行业安全管理责任，加强水路运输经营行为监督管理，督促辖区航运公司落实安全主体责任。

### （三）阜南县交通运输局

对安徽省阜南县 XX 航运有限公司开展监督检查，针对公司安全管理制度落实不到位、海务主管从业资历不满足要求等违法行为，进行调查处置；针对本次事故暴露出的问题和提出的安全管理建议，督促公司认真整改落实。