

洪湖“4·13”“宏XX7”轮搁浅事故 调查报告

一、报告简介

2025年4月13日0457时许，重庆X益物流股份有限公司所属船舶“宏XX7”轮装载原油4700吨，上行至界牌水域#13-1红浮与#25过河标连线之间（长江中游里程约195公里）航道外约50米水域搁浅，经应急过驳380吨原油后，于2025年4月13日1208时许脱浅。事故未造成人员伤亡和水域污染、船体无破损。

根据内河交通事故调查处理相关法规规定，岳阳洪湖海事处成立了事故调查组并开展了事故调查。

事故调查结论：“宏XX7”轮未当班驾驶员未过视觉、听觉等一切有效手段保持正规瞭望，未时刻关注船位和航路变化情况，盲目选择跟随前船行驶，未时刻关注船位、航路和前船航速变化情况，未保持正确船位。调查组综合分析认定：本起事故属单方责任事故，“宏XX7”轮应当承担本次事故的全部责任。

二、事故简况

2025年4月13日0457时许，涪陵籍油船/化学品船“宏XX7”轮装载4700吨原油从扬州仪征开往岳阳，上行至界牌水

道#13-1 红浮-#25 过河标之间（长江中游里程约 195 公里）航道外约 50 米水域发生搁浅。1020 时，“宏 XX2”轮到达事故现场实施应急过驳。1205 时，过驳约 380 吨后，“宏 XX7”轮脱浅。事故未造成人员伤亡，未造成水域污染，构成一般事故等级小事故。

三、专业术语

AIS: 船舶自动识别系统

VHF: 甚高频无线电话

DOC:符合证明

SMC:安全管理证书

时间: 北京时间

四、事故调查取证情况

事故发生后，依据内河水上交通事故调查处理有关规定，洪湖海事处成立了事故调查组，及时开展事故调查工作。调查组通过现场勘察事故船舶和事发水域，调查询问船员、所属公司岸基管理人员，提取事故船舶 AIS 轨迹、船舶监控视频、日志记录、船岸人员通话记录及信息传递，调取当事船舶有关船舶和船员资料等方式，获得以下证据材料：

- (1) 调查询问笔录 7 份；
- (2) 现场照片若干；
- (3) AIS 轨迹截图 1 份（附件 2）；
- (4) 视频监控 2 份；
- (5) 事故水域扫测图 1 份（附件 3）；
- (6) “宏 XX7”轮船舶安全与环保证书 1 份，船舶国籍证

书 1 份，内河船舶最低安全配员证书 1 份，船员适任证书 11 份，航行日志 1 份，轮机日志 1 份，“宏 XX7”轮船旗国检查报告 2 份，重庆市海 X 船务有限公司审核报告 1 份，船舶审核报告 1 份。

（一）事故船舶、船员、船公司概况

1. 事故船舶技术资料

表 1：“宏 XX7”轮主要技术数据

船名	宏 XX7
船籍港	涪陵港
船舶种类	化学品液货船
船体材料	钢制
总长	105.02 米
型宽	16.2 米
型深	6.6 米
满载吃水	5.00 米
总吨	3547
净吨	1986
载重吨	5658
主机种类	内燃机
主机型号	LB65XXLCZ
主机功率	662.00kW×2
船检登记号	201XXX00766
MMSI	41XXX084
船舶识别号	CN20XXX78497
检验单位	中国船级社 X 陵办事处
建造完工日期	2014 年 11 月 17 日
建造地点	重庆市
建造船厂	重庆市 XX 船舶制造有限公司
船舶所有人	重庆 X 益物流股份有限公司
船舶经营人	重庆 X 益物流股份有限公司

船名	宏 XX7
----	-------



宏 XX7 轮照片

2. 船舶状况

(1) “宏 XX7” 轮持证情况

该轮持有船舶国籍证书、船舶适航证书、船舶最低安全配员证书等证书，法定证书齐全有效。

(2) 船舶船旗国监督检查情况

该轮最近一次船旗国监督检查于 2024 年 7 月 19 日在重庆进行，此次检查共开出 7 项缺陷，分别为：左右主机高压油泵保护盖未盖；主桅横一盏绿灯不亮；船长对二氧化碳间应急释放操作流程不熟悉；污油舱、污水舱透气孔无标识；锅炉低水位报警失效；部分轮机日志轮机长未签注；过驳作业防污染检查表填写不规范。以上 7 项缺陷均为开航前纠正，并经过复查合格。上述安检缺陷与本次事故无直接关联。

(3) 导助航设备配备情况

该轮配备 AIS、回声测深仪、探照灯和雷达等航行设备、舷灯等信号和甚高频无线电设备。根据“宏 XX7”当班驾驶员陈述，事发前该轮的航行设备均处于正常工作状态。该轮主要导

助航设备如表 3、4、5 所示。

表 3：“宏 XX7”轮主要航行设备

名称	AIS	测深仪	探照灯	雷达
型号	MT-15	DS207	CTG3	8062MARK-2
数量	1	1	1	1

表 4：“宏 XX7”轮主要信号设备配备

名称	号笛	号钟	环照灯	锚灯	闪光灯	桅灯	尾灯	右舷灯	左舷灯
数量	1	1	9	1	3	4	1	1	1

表 5：“宏 XX7”轮无线电设备

名称	甚高频无线电话	甚高频无线电话
型号	IC-M304	IC-M304
数量	1	1

3.航次情况

2025 年 4 月 6 日，“宏 XX7”轮扬州仪征港出发，报港前吃水 4.5 米，后吃水 4.5 米，装载原油 5500 吨，实际前吃水 4.5 米，后吃水 4.5 米，装载原油 4700 吨，目的港岳阳临湘；

2025 年 4 月 11 日 0930 时，水洪口抛锚；

2025 年 4 月 12 日 0620 时，水洪口起锚上行；

2025 年 4 月 12 日 1819 时，报港系统向临湘海事处报告进港，报港前吃水 4.3 米，后吃水 4.3 米，装载原油 5500 吨，实际前吃水 4.5 米，后吃水 4.5 米，装载原油 4700 吨。

4.船舶配员情况

“宏 XX7”轮共有船员 11 名，船员证书齐全有效，船员配备符合该轮最低安全配员要求。

5.船舶管理公司情况

经调查，“宏 XX7”轮符合证明由重庆海事局于 2022 年 12 月 3 日签发，有效期自 2022 年 12 月 3 日至 2027 年 12 月 2 日，船舶种类为化学品船和油船。上一次审核为年度审核，时间为 2024 年 11 月 21 日至 22 日。“宏 XX7”轮船舶管理人为重庆 X 益物流股份有限公司（以下简称 X 益公司），X 益公司现经营船舶 27 艘，约 10 万吨运力，经营范围为原油、成品油、散装化学品，航线是长江中下游。X 益公司设置了总经理 1 名，常务副总 1 名，安全生产部专职海务管理人员 4 名，业务部门人员 4 名，机务部门人员 5 名，信息中心专职人员 3 名。体系文件明确规定：船舶通过特殊航段水域，船长应提前进驾驶室，负责引航或监航操作，并通知有关人员到达规定的岗位。

6.事发水域天气及通航环境情况

（1）水位、流量情况

查阅湖南水文信息系统,4 月 13 日，城陵矶水位 3.87m，螺山水位 19.88m，葛洲坝出库流量 10750m³/s。

（2）气象情况

4 月 13 日，洪湖市气象预报天气晴，南风 3 级，气温 15℃-26℃。

(3) 事发水域通航环境情况

事故发生在长江干线界牌水道#13-1 红浮-#25 过河标之间航道外水域（长江中游里程 196 公里）。界牌水道事发时段航道浅窄，流态紊乱，通航环境较为复杂。界牌水道#10-#11 白浮航段，有效航宽约 100 米，横流明显，上行船舶通过时，需及早挂高，沿航路中心行驶。

(4) 事发水域航行规则及航标配布情况

界牌水道#8-#11 白浮实施单向通航管控措施（含事发水域），事发时段为船舶上行单向通航时段。管控航段左岸设白浮 5 座，右岸有连续丁坝群，设红浮 3 座，其中过河浮标 1 座（25#）。事发时航标布设正常，夜间灯光显示正常。



事发时段界牌水域航标配布情况

(5) 航道维护尺度

长江航道局公布的 2025 年第 14 周(2025 年 04 月 5 日~04 月 11 日)维护尺度城陵矶~武汉长江大桥段,界牌水道为 4.8×150 米, 4 月 8 日~04 月 11 日界牌水道维护水深更新为 4.5×150 米。2025 年第 15 周(2025 年 04 月 12 日~04 月 18 日)维护尺度界牌水道为 4.8×150 米。

五、重要事故要素认定

（一）搁浅时间和地点

2025年4月13日0457时许，“宏XX7”轮在界牌水道#13-1红浮-#25过河标之间航道外水域（长江中游里程196公里）处搁浅。

认定理由：根据智慧海事监管平台“宏XX7”轮航行轨迹分析图（如图所示）以及“宏XX7”轮驾驶室视频监控记录显示时间，4月13日0457时，“宏XX7”轮航速降至零，此时船位在界牌水道#13-1红浮-#25过河标之间航道外水域（长江中游里程196公里），经纬度为29.41° N/113.21° E。

结合当事船员的询问笔录、“宏XX7”轮驾驶室视频监控记录对比分析，综合认定事故发生时间为2025年4月13日0457时，搁浅地点为界牌水道#13-1红浮-#25过河标之间航道外水域（长江中游里程196公里），经纬度为29.41° N/113.21° E。

（二）货物装载及吃水情况

经查，船舶《原油船舱重量鉴定空距油温记录单》（附件4）显示，船舶本航次载运原油4700吨，艏吃水4.5米，艉吃水4.5米。据现场勘察，船舶前、中、后吃水均为4.5米（附件5），在向临湘海事处船舶报港信息中船舶艏、艉吃水由4.5米变更为4.3米（附件6）。

六、事故经过

根据“宏XX7”轮及其前船“江XX意”轮AIS轨迹、驾驶室CCTV监控记录，以及当事船员询问笔录，“宏XX7”轮事故

发生经过如下：

2025年4月13日0423时，“宏XX7”上行经过界牌水道#8白浮，跟随前船“江XX意”轮上行，与前船距离约500米。驾驶台值班人员为二副唐XX，舵工吴X林操舵。

0425时，二副唐XX接替舵工操舵。

0428时，“宏XX7”轮上行经过界牌水道#7丁坝，航速7.04km/小时，前船“江XX意”轮航速6.11km/小时，两船距离约400米。

0434时，“宏XX7”轮上行经过界牌水道#9白浮，航速7.59km/小时，前船“江XX意”轮航速6.3km/小时，两船距离约300米，二副唐XX将舵交给舵工吴X林。

0435时，二副唐XX低头看手机。

0436时，二副唐XX离开驾驶位约15秒后，回驾驶位后与他人通话至0438时。

0438时，“宏XX7”轮上行至界牌#13红浮，航速为6.3km/小时，前船“江XX意”轮航速短时减速至3.15km/小时后，又加速至6.3km/小时，两船距离约200米。

0441时，二副唐XX低头看手机约40秒。

0442时，“宏XX7”轮经过界牌#13红浮，航速6.48km/小时，船位在航道中间，与航道方向保持一致上行。前船“江XX意”轮到达界牌#13-1红浮，航速6.48km/小时，呈右转向，船头对#25过河标，两船距离约200米。

0445时，“宏XX7”轮界牌#13-1红浮，航速6.48km/小时，

前船“江XX意”轮航速6.3km/小时，两船距离约200米。两船航向一致，航向与界牌#13-1红浮和#25过河标连线呈45度夹角。

0446时30秒，二副唐XX离开驾驶位，至一旁抽烟。

0447时，“宏XX7”轮经过界牌#10白浮，航速6.48km/小时，前船“江XX意”轮航速降至2.96km/小时，两船距离约150米，两船航向一致，航向与界牌#13-1红浮和#25过河标连线呈45度夹角。

0448时15秒，二副唐XX返回驾驶台。

0448时48秒，二副唐XX通过甚高频联系“远XX号”（前船“江XX意”，曾用名“远XX号”）。

0449时10秒，二副唐XX接替舵工操舵，用左舵20度，用1档慢车，“宏XX7”轮左转向，航速4.44km/小时，前船“江XX意”轮航速为0.56km/小时，两船相距约50米。

0449时50秒，二副唐XX操舵回正。

0452时40秒，二副唐XX操左舵20度后回正舵，用高频联系“江XX意”轮稳住船位，要从左边追过。

0453时，“宏XX7”轮船头到达#13-1红浮和#25过河标连线位置，航速1.48km/小时，船位与“江XX意”轮平齐，两船横距约30米，船长夏X到驾驶台。

0454时，“宏XX7”轮驶过“江XX意”轮，航速0.74km/小时，船位在航道红浮外侧。

0457 时，“宏 XX7”轮失去航速，在界牌#13-1 红浮和#25 过河标连线航道外约 50 米搁浅。

七、应急处置情况

0516 时，交管中心巡航发现“宏 XX7”在#25 过河标-界牌 #13-1 红浮连线航道外水域失速，电询“宏 XX7”轮，得到回复已搁浅。

0518 时，交管中心致电洪湖处与陆城大队前往处理。

0520 时，“宏 XX7”轮向 X 益公司安全处经理方 X 报告，公司安全处经理方 X 通知岳阳 X 澳办事处负责人任 X 平前往现场了解情况，并调拨 X 益公司所属船舶“宏 XX6”轮、“宏 XX2”轮到现场进行过驳减载。

0545 时，“海巡 12XX9”到达现场，现场核查“宏 XX7”轮吃水 4.5m，配合指挥中心进行现场临时交通管制。

0555 时，“海巡 12XX0”到达现场，配合指挥中心进行现场临时交通管制。

0725 时，“宏 XX6”轮到达现场进行协助脱浅，未能成功。

1020 时许，“宏 XX2”轮到达现场进行过驳减载。

1208 时许，“宏 XX7”轮过驳 380 吨原油后，前后吃水 4.1m，成功脱浅。

1225 时，“宏 XX7”轮开始上行。

1248 时，“宏 XX7”轮到新港锚地抛锚。

八、事故损失情况

“宏 XX7” 轮

本次事故造成“宏 XX7”轮航道外搁浅，船体无破损，未发生人员伤亡和水域污染。

九、事故原因分析

（一）直接原因

“宏 XX7”轮尾随前船通过界牌水道单向通航管制水域时，当班驾驶员唐 XX 未通过视觉、听觉等一切有效手段保持正规瞭望，未及时发现船位、航路和前船航速变化情况，盲目跟随前船，造成与前船形成紧迫局面后，选择左转向避让行驶至航道外搁浅。

（二）间接原因

重庆 X 益物流股份有限公司未有效履行对“宏 XX7”轮的安全生产主体责任。

1.对“宏 XX7”轮的航次计划制定、货物配载等方面监控不到位，未确保“宏 XX7”轮事发航次通过界牌水道时按照航道部门公布的维护水深留足富裕水深；

2.船员安全培训教育不到位。未按照公司制定的 2025 年培训教育实施培训，公司新开辟南京至岳阳的原油运输业务，未组织对该航段重点水域航行操作及注意事项开展针对性培训。

十、事故责任认定和结论

（一）不安全行为分析

1.“宏 XX7”轮未当班驾驶员未通过视觉、听觉等一切有效手段保持正规瞭望，未时刻关注船位和航路变化情况，盲目选

择跟随前船行驶，未选择在正确的航路位置右转向并挂高上行。违反了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十五条、《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》第十九条、二十五条的规定。

2.“宏 XX7”轮船舶管理人重庆 X 益物流股份有限公司未有效履行对“宏 XX7”轮的安全生产主体责任。未确保“宏 XX7”轮事发航次通过界牌水道时按照航道部门公布的维护水深留足富裕水深和未组织船员对界牌水道航行操作及注意事项开展针对性培训。违反了《长江干线水上交通安全特别管理规定》第六条、《长江干线船舶航行富裕水深管理规定》（试行）第五条规定。

（二）责任认定

“宏 XX7”轮当班驾驶员未保持正规瞭望，盲目跟随前船上行，造成与前船形成紧迫局面后，紧急向左转向避让前船，行驶至航道外搁浅。

综上所述，这是一起单方面过失导致的水上交通安全责任事故，“宏 XX7”轮负全部责任。

十一、安全管理建议和处理建议

（一）安全管理建议

重庆 X 益物流股份有限公司进一步加强企业安全生产主体责任落实。

一是加强船舶航次计划制定和货物配载等方面监控，及时掌握船舶装载量和吃水情况，严格遵守长江干线富裕水深相关

要求，杜绝船舶超吃水违法行为；

二是公司应加强船员安全培训教育，严格落实培训计划，公司应及时掌握长江干线重点水域通航环境变化情况，对相关船员开展针对性操作要领及作业事项培训。

（二）处理建议

1. “宏 XX7” 轮通过界牌水道单向通航管制水域时，“宏 XX7” 轮未当班驾驶员未通过视觉、听觉等一切有效手段保持正规瞭望，未时刻关注船位和航路变化情况，盲目选择跟随前船行驶，未选择在正确的航路位置右转向并挂高上行，违反了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十五条、《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》第十九条、二十五条的规定。建议将“宏 XX7” 轮当班驾驶员作为重点跟踪船员纳入船员管理系统信誉管理，其相关违法行为立案调查处理。

2. “宏 XX7” 轮本航次实际最大吃水 4.5 米，航道部门公布的事发航段当日维护水深为 4.6 米，“宏 XX7” 轮未按规定留足富裕水深，违反了《长江干线水上交通安全管理特别规定》第六条、《长江干线船舶航行富裕水深管理规定》（试行）第五条。“宏 XX7” 轮在船舶进出港报告中涉嫌谎报吃水，违反了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十八条、《中华人民共和国船舶安全监督规则》第十二条的规定。建议对相关违法行为立案调查处理。

3. 建议安全管理证书发证机构对“宏 XX7” 轮实施附加审核。根据长江局海事局《安全约谈管理办法》，事发地海事管理机

构对重庆 X 益物流股份有限公司实施安全约谈。